MŁODZIEŻ MORSKA

MIESIĘCZNIK LIGI MORSKIEJ

Nr. 12 WARSZAWA – GRUDZIEŃ 1946 Rok II







Wszystkim
członkom

LIGI
MORSKIEJ

czytelnikom
i
współpracownikom

życzymy

WESOŁYCH
ŚWIĄT

Redakcja

Pamiętaj O GWIAZDCE DLA ŻOŁNIERZA

MŁODZIEŻ MORSKA
MIESIĘCZNIK LIGI MORSKIEJ

Nr. 12 WARSZAWA — GRUDZIEŃ 1946 R. ROK II

WYCHOWANIE OBYWATELSKIE

Pismo nasze w obecnym stadium rozwoju stało się organem wychowania morskiego młodego pokolenia, zrzeszonego w kołach szkolnych, hufcach morskich, w oddziałach fabrycznych i innych komórkach Ligi Morskiej. Biorąc na swe barki obowiązek wychowania morskiego nie możemy pominąć obowiązku wychowania obywatelskiego.

Polska Demokratyczna otworzyła podwoje wszystkich uczelni swej młodzieży bez względu na różnice klas i warstw. Młodzież garnie się do wiedzy bez względu na wiek. Zaniedbanie nauki przez rządy sanacyjne, które tolerowały analfabetyzm, którego stan dochodził na Kresach Wschodnich do 68%, należy do smutnej przeszłości. Oświata ogarnęła dziś masy i objęła całe młode pokolenie.

Młodzież ulega fluidom zewnętrznym. Młody duch jak gąbka, nasiąka poglądami, zaczerpniętymi ze środowiska, które je otacza. Młodzież bierze dziś aktywny udział w życiu społecznym, gromadząc doświadczenia, które przydadzą się jej w życiu i które niezbędne są dla dalszego rozwoju intelektu.

Wypadki dnia znajdują żywy oddźwięk wśród młodzieży, która nie tylko rejestruje je, jak sejsmograf, ale **przeżywa** narówni ze starszym pokoleniem. Nikt nie żyje dziś w oderwaniu od świata. Wszyscy przeżywamy okres odbudowy naszego życia państwowego, budowy nowej Polski, Polski Demokratycznej od podstaw.

Wychowanie obywatelskie wymaga zrozumienia różnych przejawów życia. Biorąc czynny udział w różnych manifestacjach, musimy rozumieć ich głębszą treść i istotę.

W Warszawie odbył się niedawno Zjazd Autochtonów. Pod tą dziwnie brzmiącą nazwą rozumiemy naszych braci, osiadłych od wieków na Ziemiach Dawnych, które w myśl decyzji układu w Poczdamie, dzięki zdecydowanemu stanowisku Rządu Jedności Narodowej i dzięki poparciu ze strony Związku Radzieckiego, jako obszary dawne Polski Piastowskiej, wróciły do Macierzy. Ludność autochtonicza zdała egzamin dziejowy. Potrafiła zachować mowę przodków nieskalaną, potrafiła wytrwać pod pięścią Hakaty, pod butem hitlerowskim i wrócić na łono Ojczyzny, jako element pozytywny w odbudowie kraju.

Cały Naród dał wyraz jedności, łącząc się z Rządem w przyjęciu wiernych synów Ziem Odzyskanych. W ślad za obietnicą, daną przez Rząd Jedności Narodowej naszym braciom z Zachodu, nastąpiło uchwalenie Powszechnej Daniny Narodowej. Jest to akt o tak doniosłym znaczeniu dla całego kraju, że nie można przejść nad nim do porządku dziennego bez należytego oświetlenia sprawy.

Rząd opracował plan trzyletni, przewidujący odbudowę kraju w tym czasokresie, ustabilizowanie warunków egzystencji, opartej na planowym rozwoju życia gospodarczego, finansowego i społeczengo. Żyjemy jednak w okresie walki ekonomicznej, która wszystkie najlepiej opracowane plany stawia wobec faktów dokonanych. Są odcinki życia gospodarczego, które wymagają natychmiastowej reakcji, pomocy, aby nie stanąć na martwym punkcie rozwoju. Do takich należy sprawa gospodarki na Ziemiach Odzyskanych.

Nasze granice zachodnie i morskie są w dalszym ciągu objektem ataku ze strony zakapturzonych hitlerowców i ich dozgonnych przyjaciół z obozu Churchilla. Jakkolwiek ziemie te są rdzennie polskie, jakkolwiek stanowią mały zaledwie ekwiwalent strat wojennych, poniesionych przez Polskę podczas najazdu germańskich Hunnów, stanowią kość niezgody w obozie anglosaskim. Ziemie te, zdeptane kopytami najeźdzcy, zniszczone, zdewastowane, wymagają olbrzymich wkładów, aby je zagospodarować. Nie czerpiąc, jak rządy sanacyjne, z kabzy obcego kapitału, który Polskę chciał uzależnić finansowo od siebie i zamienić w kolonię imperializmu, musimy pomóc sami naszym braciom z Zachodu.

Pomoc musi być doraźna, natychmiastowa, potężna, zdecydowana, jak każda akcja ratunku. To też Rząd Jedności Narodowej zdecydowanie, po męsku, uchwalił Daninę.

Dobrodziejstwo Daniny obejmie całe Ziemie Zachodnie i pas przymorski, pozwoli na zagospodarowanie ich i na **uprawę morza**, bo akcją Daniny objęte będą i sprawy morza. Młodzież,



żywo reagująca na niedolę ludzką, zrozumieć musi, że w akcji tej pomoc jej jest niezbędna dla kraju. Wielkie dzieło odbudowy to budowa wielkiej, potężnej Polski Demokratycznej, której najwyższą oznaką suwerenności jest właśnie niezależność finansowa od obcego kapitału. Chcemy młodemu pokoleniu pozostawić w spuściźnie Polskę wielką, zagospodarowaną, zdrową od podstaw, silną, opartą o wał słowiański i potężne ramię wschodniego sąsiada, z którym zawarliśmy nie tylko sojusz, ale i przyjaźń szczerą, rzetelną.

Kraj nasz wymaga warunków pokojowych dla odbudowy. Wszystkie wysiłki byłyby płonne, gdybyśmy nie mieli gwarancji pokojowego rozwoju. Wszystkie trudy byłyby próżne, gdybyśmy mieli oczekiwać nowej wojny, która zmiotłaby nas z powierzchni ziemi. Rany, zadane najazdem hitlerowskiej czerni, zdołamy zagoić tylko pokojem wewnętrznym i zewnętrznym, jako jedynym gwarantem naszej przyszłości.

Rząd Jedności Narodowej wypisał na swym sztandarze słowa pokoju jasno i wyraźnie. Nie jest to pokój za wszelką cenę, ale pokój honorowy, dający rękojmię zachowania niezawisłości politycznej i gospodarczej. Poparcie wysiłków Rządu, walczącego o Polskę, którą w spuściźnie otrzyma młode pokolenie, jest obowiązkiem młodzieży. Jej wychowanie obywatelskie musi iść równolegle do wychowania fizycznego i duchowego.

W tym duchu pracować muszą nasze koła szkolne, hufce i wszystkie komórki Ligi Morskiej, która w walce o morskiego ducha Narodu, w wysiłkach o przygotowanie młodzieży do pracy na morzu i dla morza, nie może zaniedbać sektora wychowania społecznego i obywatelskiego, jako uzupełnienia tężyzny fizycznej pracowników morza.

SZKOLNICTWO NA TLE USTROJU

Półtora roku minęło od chwili, w której zamarło echo ostatniej wojny, podczas której załopotały na murach Berlina zwycięskie sztandary państw sojuszniczych, a wśród nich biało-czerwony sztandar Polski.

Naród zrzucił jarzmo okupacji Ojczyzny. Wrócili do rodzinnych wiosek i miast partyzanci, wrócili ze wszystkich stron świata żołnierze. Wrócili, aby zmienić granat i karabin na pług i młot, na pióro i książkę. Wrócili, aby trudem i potem budować Polskę ludu pracującego.

Rząd Jedności Narodowej, wierny realizator postulatów PKWN, wraz z całym narodem dźwiga kraj ze zgliszcz, ruin i cmentarzysk. Spustoszenie, jakie pozostawił okupant, olbrzymie sumy niezbędne dla odbudowy, nie przyniosły uszczerbku w ustosunkowaniu się Rządu do zagadnienia oświaty. Demokratyczne władze państwowe, w zrozumieniu, jak wielką rolę odgrywają kadry przyszłej inteligencji zawodowej, w zrozumieniu krzywdy, jaką wyrządzono młodzieży w latach okupacji, położyły olbrzymi nacisk na kształcenie młodego pokolenia.

W Polsce przedwrześniowej rządy nie przykładały wielkiej wagi do oświaty, traktowały po macoszemu oświatę ludową. Ograniczano ilość szkół powszechnych na wsiach, przekształcano szkoły 7-klasowe na 4-klasowe.

Pozycja, przeznaczona na oświatę w ogólnopolskim budżecie, malała z roku na rok. Tak np. w roku 1929 na oświatę przeznaczono 432 mil. zł., w roku 1933 już tylko 322 mil., a w roku 1936 — 309 mil. (dane Mały Rocznik Statystyczny 1938).

Pomoc rządu dla pragnącej się uczyć młodzieży była nie wystarczająca. Młodzież robotniczo-chłopska natrafiała na przeszkody nie tylko natury materialnej, ale i moralnej.

Podobnie przedstawiało się szkolnictwo morskie. I tu dopuszczano tylko tych, którzy byli w stanie uiszczać opłatę za naukę. Szkoła Podchorążych Marynarki Wojennej pobierała około 800 zł. za trzy lata nauki. Państwowa Szkoła Morska pobierała 1000 zł. rocznie tytułem czesnego i opłaty za internat itd.

Do zagadnienia szkolnictwa wogóle, a więc i szkolnictwa morskiego inaczej ustosunkował się Rząd Jedności Narodowej. Władze państwowe czynią duże wysiłki w kierunku rozszerzenia szkolnictwa, z którego korzystałyby najszersze warstwy społeczeństwa. Rząd, który jest reprezentantem mas pracujących, stara się wszelkimi sposobami ułatwić naukę młodzieży robotniczo-chłopskiej. Wprowadzono system bezpłatnego nauczania. Rozszerzono sieć szkół powszechnych w miastach i na wsiach. To samo dotyczy szkół średnich i wyższych. Stworzono równy start do nauki dla całej młodzieży, nie kierując się jej stanem materialnym, ani pochodzeniem społecznym. Należy podkreślić specjalną opiekę, którą Rząd otacza młodzież robotniczo-chłopską, pozwalając jej nadrobić stracone w okresie okupacji lata nauki.

Dla cofniętych w nauce stworzono kursy, dające możliwość w skróconym czasie wypełnić luki. Aby umożliwić masom młodzieży wstęp na wyższe uczelnie, utworzono Kursy Przygotowawcze i Lata Wstępne. Uczący się na takich kursach nie opłacają czesnego i otrzymują państwowe stypendia, bursy, utrzymanie, a w miarę możności i odzież.

Tak wygląda sprawa na wyższych uczelniach, które zaczynają zmieniać przedwojenne oblicze. Miejsca w nich zajmują synowie robotników i chłopów, którzy pragną się uczyć, aby pracować i tworzyć dla Państwa i społeczeństwa.

Jakie wyniki dała praca Rządu w kierunku rozszerzenie oświaty, widać z tabeli.

	Rok 1939	Rok 1946
Szkoły powszechne	15.333	21.000
Szkoły średnie	709	759
Szkoły wyższe	28	43

Na wyższych uczelniach mamy obecnie 70.000 studentów (przed 1939 48 tys.), co uwzględniając zmniejszenie liczby ludności, daje około 80% wzrostu ilości studentów w stosunku do stanu przedwojennego.

W dziedzinie szkolnictwa morskiego ilość szkół powiększono z 7 (1939 r.) do 10 (1946 r.). Nauka w nich jest w zasadzie bezpłatna, a zdolnym i niezamożnym uczniom przyznaje się stypendia. Przy szkołach znajdują się internaty. W przyjmowaniu do szkół władze kierują się wyłącznie zdolnościami.

Osiągnięcia Demokracji Ludowej na odcinku szkolnictwa są kolosalne, jeżeli weźmiemy pod uwagę spustoszenie, jakiego dokonał okupant.

My, kształcąca się młodzież, winniśmy być wdzięczni Państwu za opiekę i troskę, którą nas otacza. I jesteśmy wdzięczni.

Olbrzymia większość młodzieży uczy się i kształci dla dobra narodu. Uczy się, aby w przyszłości udowodnić pracą, że wysiłki Państwa nie poszły na marne.

Zdając sobie sprawę, że warunki dalszego rozwoju dać może tylko demokracja, ci z nas, którzy posiadają prawo głosu, głosować będą za blokiem stronnictw demokratycznych i przyczynią się do utrwalenia i umocnienia obecnego ustroju.

My chcemy się nadal uczyć, pracować, wypływać w morze pod łopocącą, wolną, biało-czerwoną banderą.

A to nam zapewni ustrój demokratyczny.

Bronisław Wolny

KU SŁOŃCU!



Gen. M. Zaruski

Huragan, który szalał przez pięć i pół lat, który spustoszył lądy, zdruzgotał porty, a morza zapełnił wrakami okrętów — ustał.

Ci, którzy ocaleli, ściągają powoli do ojczystej przystani, podnoszą wraki, odbudowują porty, stawiają na nowo żagle.

Ale w tej żeglarskiej gromadzie są wielkie szczerby i luki — wielu brak. Jedni może jeszcze wrócą, inni już dobili do wieczystego portu na zawsze.

Wśród tych, którzy się opóźniają z powrotem jest i ten, który dotąd był zawsze pierwszy — który przed pół-wiekiem stawiał żagle na Oceanie Lodowatym, który przed pół-wiekiem pisał sonety morskie i podręczniki żeglarskie dla polskiej marynarki, gdy Polski jeszcze nie było, który „Na morzach dalekich‘, „Na pokładzie Witezia“, „Na pokładzie Iskry“, „Z harcerzami na Zawiszy Czarnym“ rozstawiał polską banderę, otwierał swej młodszej braci żeglarskiej szerokie morskie horyzonty, stwierdzał na morzach, że Polska jest, i że już nigdy swej bandery nie zwinie.

Brak Mariusza Zaruskiego, generała-żeglarza. Inni wrócili, lub są o nich wieści, że żyją, lub że zginęli. On — nie wraca. O Nim brak wieści.

I dlatego w sercach tych, którym On był bliski, tli się wciąż iskra nadziei, że żyje, że wróci, że stanie znów na chwiejnym pokładzie pod łopocącą dumnie banderą i rzuci znowu jak przed laty ten najwspanialszy, najbardziej ochoczo przez żwawe żeglarskie ręce spełniany rozkaz:

Wszystkie żagle staw...

Więc wzbrania się serce i ręka pisać o Nim pośmiertne wspomnienie.

By wyliczyć Jego prace, Jego czyny i zasługi, trzeba by napisać księgę. I będą o Nim księgi.

Dziś, gdy Jego świetlanej postaci poświęcam tylko garść słów, jedno mi przede wszystkim— jako jednemu z Jego uczniów - żeglarzy — jawi się wspomnienie w pamięci.

Był czas posztormowy, morze jeszcze złe, spienione, krótka, kąśliwa fala.

„Zawisza Czarny“ wyszedł z portu Libawy w morze pod wieczór. Dość mieliśmy portu. Ale morze było jeszcze niespokojne, a załoga jeszcze mało wprawna. Młodzi sternicy zmieniali się jeden po drugim, ale jakoś żaden nie mógł utrzymać statku na kursie. Na rozkaz Generała stanąłem u steru. Ale i mnie kompas tańczył, a bukszpryt „Zawiszy“ wskazywał duże odchyły. Generał rozejrzał się po niebie, po morzu, po żaglach... Słońce stało dość nisko, a jego szlak świetlisty słał się przed nami po wodzie.

Wiadomo, że sterowanie na daleki punkt jest łatwiejsze, niż według kompasu. Z ust Generała padł krótki rozkaz: „Kurs na słońce“.

Przestałem patrzeć na kompas. Prowadziłem statek już spokojnie i bez odchyleń — złocistym gorejącym gościńcem, oślepiony słońcem, nie czując niemal chwiejby fal i złych podmuchów wiatru. Nie widziałem wtedy Generała. Stał za mną, na swym mostku kapitańskim.

Usłyszałem jeszcze tylko ze dwa razy powtórzone — nie wiem, sobie czy mnie, słowa: Na słońce! Na słońce!

Dziś, gdy Go wspominam, gdy o Nim piszę, to wspomnienie, ten obraz narzuca mi się z nieodpartą siłą. Bo jest w nim symbol, bo jest w nim prawda życia człowieka, który się nazywał Mariusz Zaruski.

Był studentem, konspirującym przeciw carowi. Był zesłańcem. Był rosyjskim marynarzem. Był równocześnie polskim poetą. Był polskim ułanem. Był taternikiem i malarzem. Był generałem. Był administratorem, był jachtsmenem. Wiele działał, wiele spełniał prac, wiele miał umiłowań. Ale we wszystkich swych pracach, zawodowych, społecznych, sportowych, poprzez wszystkie lata swego pracowitego życia, poprzez wszystkie lądy i morza, w całym swym życiu jeden jedyny miał zawsze kurs: Kurs na słońce!

Może on żyje, może wróci. Ale jeśli odszedł, jeśli odszedł na zawsze, któż wątpi, że odszedł tak, jak żył i żeglował, prostym, świetlistym szlakiem, ku wiekuistej światłości, ku wiecznemu słońcu!

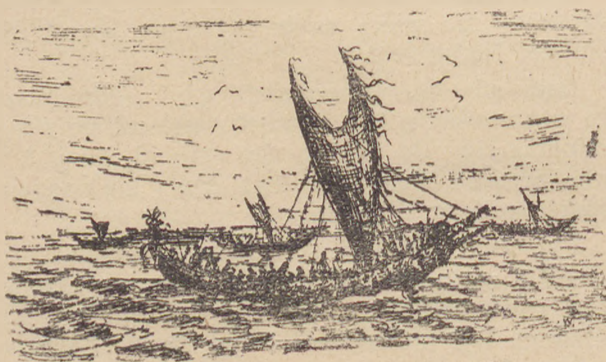
Dr Bronisław Miazgowski

NIEUSTRASZENI ŻEGLARZE

Gdy który z mieszkańców wysp koralowych i wulkanicznych, rozsianych po oceanie Spokojnym, zbliżał się do końca swej ziemskiej wędrówki, zwykł był mawiać, że niebawem duch jego powróci do pierwotnej rajskiej ojczyzny, do legendarnej Hawaiki. A kiedy wyprawa śmiałych żeglarzy malajskich zajmowała jakiś nowy archipelag, jedną z jego ważniejszych wysp chrzciła odrazu mianem „Hawaiki". Tę nazwę znają najdawniejsze pieśni maoryjskie. Tę nazwę, nieco przekształconą według dialektów miejscowych, noszą następujące ziemie: Savaii—największa z wysp archipelagu Samoa. Kawai — południowo-zachodnia część Nowej Zelandii. Habai — północna grupa wysp Tonga. Hawaii — wyspa w archipelagu Sandwich. Hawaiki — pierwotna nazwa Raiatei, jednej z wysp Towarzyskich.

Hawaiki — dzisiejsza Buru, była krajem, skąd plemiona indonezyjskie wyruszały w świat. Buru leży niemal w środku Archipelagu Malajskiego, a jej ludność odznaczała się od dawien dawna niezwykłymi zdolnościami żeglarskimi. Można z powodzeniem przyrównać wyprawy owych nieustraszonych żeglarzy do zbrojnych najazdów Wikingów normańskich na kraje średniowiecznej Europy.

Pierwsza wyprawa Malajczyków ruszyła ku północy jeszcze przed naszą erą i zajęła wyspy Filipiny oraz brzegi Chin. W siódmym wieku wódz Ziu Mu zdobył Japonię i wraz ze swoimi wojownikami dał początek Samurajom, kaście rządzącej przez długie stulecia w krainie „kwitnących wiśni" — Japonii.



Na wielkich podwójnych pirogach ze skośnymi żaglami, ruszyli Malajowie na podbój Oceanii już przeszło dwa tysiące lat temu. Opłynęli niegościnne wyspy Salomona, pełne zasadzek i dzikich ludożerczych plemion melanezyjskich. W porównaniu z wysoką kulturą Malajczyków, Melanezyjczycy żyli na tak niskim stopniu rozwoju, że wydawali się raczej krwiożerczymi zwierzętami niż ludźmi. Czoła ich niskie, oczy małe, głęboko osadzone, twarze pomarszczone, ohydne, szczęki mocno wystające. Przypominali przedhistoryczną Rasę Neandertalską, żyjącą niegdyś w Europie. Walka z tymi pół-ludźmi wydawała się bezcelowa, to też żeglarze malajscy ruszyli w dalszą drogę.

Podzieliwszy się na trzy partie, zajęli archipelagi: Tonga, Samoa i Fidżi. Na dwóch pierwszych, podbicie resztek pierwotnej ludności czarnej, odbyło się stosunkowo łatwo i sprawnie. Natomiast na Fidżi znaleźli żeglarze licznych i dobrze zorganizowanych wojowników, którzy po długotrwałych wojnach i okresach spokoju, wyrzucili w końcu niebezpiecznych przybyszów ze wszystkich niemal wysp archipelagu.

Zaprawieni w walkach z dzikimi plemionami, wypędzeni żeglarze popłynęli ku wyspom Tonga, ale tam zastali już swoich braci pierwej osiadłych. Niechętnym okiem patrzyli Tongańczycy na zbrojnych wojowników, lądujących w ich zagospodarowanym kraju. Tymczasem przybysze zagarnęli siłą władzę nad spokojną ludnością i zmienili ją w niższą poddaną kastę. Do swego grona przyjęli tylko niektórych wodzów szczepowych. Ten stan rzeczy nie podobał się mocno młodemu Ootai, który podniecał tu i owdzie bunty przeciw ciemiężycielom, ale nie mogąc sprostać ich sile, postanowił emigrować i poszukiwać sobie innej ziemi. Kazał swoim zwolennikom potajemnie naładować wielkie łodzie zapasami. Nie zapomniał zabrać z sobą nasion uprawnych roślin, świnek i psów, aby mieć czym zapoczątkować nowe gospodarstwo i wyruszył na wschód, wraz ze swą ukochaną żoną Ananoo. Wiele dni płynęli żeglarze po pustym oceanie. Słońce dopiekało mocno, zapasy wyczerpywały się szybko, groził głód. Nie natrafiwszy na żadną wyspę, Octaia zmienił kurs bardziej ku północy. Niemal do ostatka wyczerpani, żeglarze wylądowali w końcu na wyspie zupełnie bezludnej i w lesistej dolinie założyli pierwsze osiedle Taiohae. Nad nimi wznosiły się strome urwiska skalne dziwacznych kształtów, a cicha zatoka, osłonięta z trzech stron górami, dawała doskonałe schronienie dla łodzi. Resztki dziś żyjących tatuowanych krajowców stanowią siedemdziesiąte pokolenie tubylcze od czasów Ootai. W ten sposób Malajowie dotarli do wyspy Nuku Hiva w archipelagu Markizów w czasach, gdy w Europie kończyła się potęga Rzymskiego Imperium.

Podczas gdy waśnie i rywalizacje plemion powtarzały się na wyspach Tonga, Samoańczycy wzrastali w siły i liczebność. Ludność niezmiernie wówczas płodna, tak się rozmnożyła, że starszyzna z niepokojem patrzała w przyszłość: „Jeśli zabraknie miejsca dla wszystkich — mawiali między sobą — to nasi ludzie zaczną się wzajemnie nienawidzieć, potem przyjdą wojny, albo jeszcze coś gorszego". Poprostu wodzowie obawiali się ludożerstwa, które wśród sąsiednich plemion melanezyjskich było bardzo rozpowszechnione i regulowało do pewnego stopnia



liczbę mieszkańców wysp. Tego trzeba było za wszelką cenę uniknąć, żeby nie obniżyć poziomu kulturalnego. To też gdy ze wszystkich wysp archipelagu zjechali się wodzowie na naradę „hono uiu" — uchwalono zawiązać zakon mędrców, artystów, śmiałych żeglarzy, pod przewodnictwem wielkiego myśliciela mistrza Oro. Zakon ten miał objąć rządy nad wszystkimi wyspami Polinezji i ściśle regulować ilość urodzonych dzieci; po drugie miał organizować emigrację z Samoa na inne wyspy, celem zmniejszenia niebezpieczeństwa przeludnienia. Pod dowództwem Oro, Samoańczycy ruszyli w XI wieku na wschód i zajęli dzisiejszą Raiateę. Druga partia płynęła na północ, kolonizując wyspy Elice, później zaś w XII wieku Karoliny i Nuku Oro, najbardziej dziś wysuniętą na zachód placówkę polinezyjską.

Któż to był Oro, ów tajemniczy mędrzec reformator? Jedni z badaczy sądzą, że pochodził z rodziny przywódców żeglarzy malajskich, inni wywodzą go z Indii, przypuszczając, że był wędrownym braminem. Naczelnicy polinezyjscy są głęboko przekonani, że zarówno Oro, jak i wszyscy członkowie klanu „Arii" (wodzów) pochodzą od Ariów hinduskich i przez to są pokrewni Europejczykom. Dziś żyjący wodzowie Raiatei wyliczają trzydzieści osiem pokoleń, które żyły na wyspie od czasów mędrca Oro.

W XII wieku szczep Aropoa z Raiatei pod dowództwem Tiki zajmuje Tahiti i podbija atole koralowe Paumotów; zaś szczep Taipi usiłuje zdobyć Markizy od potomków Ootai. Inne partie żeglarzy docierają na północy do wysp Sandwich, zaś na wschodzie do Wyspy Wielkanocnej (Rapa Nui), gdzie olbrzymie rzeźbione głowy kamienne świadczyły o jakiejś bardzo dawnej zaginionej kulturze. Ślady owej kultury spotyka się zresztą i na innych wyspach Oceanii, w postaci wysokich monolitów, potężnych cyklopowych murów, piramid podobnych do staroegipskich budowli z czasów pierwszych dynastii, a nawet zagadkowych hieroglifów, przypominających pismo dawnych Majów amerykańskich. Starzy krajowcy ze wschodniej Polinezji znali tajemnice owych dziwnych znaków, rżniętych i malowanych na rozmaitych przedmiotach, lecz gdy pierwszy biskup Tahiti, Tepano, chciał się czegoś bardziej konkretnego od nich dowiedzieć, oświadczyli, że są to opisy życia dawnych bohaterów, ale znaczenia poszczególnych znaków nie chcieli wyjaśnić. Surowe „tabu", rzucone przez dawnych kapłanów pogańskich, zabraniało udzielania białym ludziom jakichkolwiek wiadomości o odwiecznych tajemnicach świątyń.

Nasuwa się przypuszczenie, że żeglarze indonezyjscy zastali na wyspach resztki pradawnej autochtonicznej ludności, która im przekazała część swoich zdobyczy kulturalnych i wpłynęła na odmienne od malajskiego kształtowanie się kultury polinezyjskiej późniejszych wieków.

Ostatnią wyprawę w XII stuleciu przedsięwziął jeden z wodzów samoańskich, zwany Karika, zajmując Rarotongę oraz inne wyspy dzisiejszego archipelagu Cook'a. Stąd na początku XV wieku został wygnany żeglarz Ngahue, ściągnąwszy na siebie gniew królowej Hinetu. Długo błąkał się po południowych przestrzeniach Pacyfiku, aż go prądy morskie zapędziły na wybrzeża ogromnej nieznanej wyspy, gdzie znalazł znaczną ilość jaspisu, bardzo cenionego przez swych rodaków. Sądząc, że uda mu się tymi skarbami przebłagać gniew srogiej władczyni, Ngahue postanowił wrócić do kraju. Podczas jego nieobecności wybuchła rewolucja przeciw tyrańskim rządom Hinetu; ale przebiegła i okrutna kobieta zdołała stłumić wszystkie odruchy buntu. Gdy więc Ngahue przywiózł wieści o odkrytym przez siebie bogatym lądzie, wnet cała rewolucyjna partia postanowiła wyemigrować pod jego przewodnictwem. Na sześciu podwójnych łodziach żaglowych wyruszyło około trzystu ludzi ku Nowej Zelandii. Wszystkie statki dotarły szczęśliwie do nowej ojczyzny, tylko Arava omało że nie zatonął w podróży. Przyczyną groźnego niebezpieczeństwa stało się, według podań krajowych, przekleństwo rzucone na komendanta statku, przez arcykapłana Ngatoro. Komendant Tama pokłócił się z wielkim czarownikiem, ale dla ratowania życia musiał go przeprosić.

Skoro Arava, Tainui i reszta łodzi przybiła do wybrzeża Nowej Zelandii, pierwszą czynnością uszczęśliwionych przybyszów było uroczyste zasadzenie drzewek owocowych i nakarmienie wygłodniałych prosiąt.

Pod koniec XV wieku cała Polinezja była już zajęta przez dzielnych żeglarzy indonezyjskich.

Dr. Aleksander Lech Godlewski

REGULAMIN KÓŁ SZKOLNYCH L. M.

§ 1. Koła Szkolne Ligi Morskiej mogą powstawać w szkołach powszechnych, zawodowych, gimnazjach i wszelkiego typu liceach oraz przy instytucjach o charakterze wychowawczym.

§ 2. W jednej szkole może powstać tylko jedno Koło.

§ 3. Koło szkolne stowarzyszeniowe nosi nazwę szkoły albo stowarzyszenia, przy którym powstało.

§ 4. Koło może powstać, o ile 20 członków wyrazi chęć zorganizowania Koła Ligi Morskiej.

§ 5. Uczeń może być członkiem Koła Szkolnego Ligi Morskiej tylko tej szkoły, do której uczęszcza.

§ 6. Aby założyć Koło Szkolne, należy: a) uzyskać zgodę dyrektora lub kierownika danej szkoły; b) zwołać zebranie organizacyjne. Na zebraniu organizacyjnym przewodniczy osoba zwołująca zebranie; c) wyjaśnić zebranym cele i zadania Ligi Morskiej; d) powziąć uchwałę o założeniu Koła Szkolnego; e) wybrać Zarząd oraz Komisję Rewizyjną Koła.

§ 7. Wybrany na zebraniu organizacyjnym Zarząd Koła składa się z 3-ch do 5-ciu członków, którzy na pierwszym posiedzeniu Zarządu wybierają spośród siebie prezesa, sekretarza i skarbnika. Komisja Rewizyjna składa się z trzech członków, spośród których na swym pierwszym posiedzeniu wybiera prezesa.

§ 8. Okres urzędowania Zarządu i Komisji Rewizyjnej trwa 1 rok. Corocznie w czerwcu lub na początku roku szkolnego, a najpóźniej do 1-go października winno odbyć się zebranie Koła, na którym Zarząd składa sprawozdanie z działalności i przedstawia sprawozdania finansowe, zatwierdzone przez Komisję Rewizyjną. Na tym zebraniu wybiera się nowy Zarząd Koła.

§ 9. Zgodnie z przepisami o organizacjach uczniowskich, do Koła Ligi Morskiej — Rada Pedagogiczna deleguje spośród grona nauczycielskiego — Opiekuna.

§ 10. Opiekun obecny jest na zebraniach Zarządu i na Walnym Zebraniu Koła, ma pieczę nad pracą Koła i może zawieszać uchwały niezgodne z przepisami szkolnymi i statutem Ligi.

§ 11. Nowopowstałe Koło rejestruje się poprzez Obwód w Okręgu Ligi Morskiej, do którego zwraca się po pieczęć, legitymacje i wydawnictwa.

§ 12. Po ukonstytuowaniu się władz Koła, Zarząd przesyła najbliższemu właściwemu Obwodowi Ligi Morskiej, właściwemu Okręgowi i Zarządowi Głównemu Ligi Morskiej kartę rejestracyjną, w którą poprzednio zaopatruje się w najbliższej komórce Ligi Morskiej.

§ 13. Członkowie kół szkolnych lub stowarzyszenia wpłacają składkę miesięczną w wysokości zł. 2.

§ 14. Z zebranych składek Zarząd Koła pozostawia do własnego użytku 50%, resztę przekazuje właściwemu Obwodowi Ligi Morskiej.

§ 15. Członkowie Koła mogą brać udział w wycieczkach, obozach, ośrodkach żeglarskich itp., imprezach, organizowanych dla młodzieży przez Ligę Morską i korzystają z ulg i zniżek takich, jakie dla danej imprezy są przewidziane.

§ 16. Dla łatwiejszego realizowania celów, którym służy Liga Morska, Koło może tworzyć Sekcje specjalne, żeglarskie, turystyczne itp., wynikające z programu prac Koła. Organizację i skład osobowy Sekcji pozostawia się uznaniu Koła.

§ 17. Opiekun Koła może brać udział z głosem doradczym w posiedzeniach Zarządu właściwego Obwodu, do którego Koło należy.

§ 18. Pisma Koła winny być podpisywane przez dwu członków Zarządu i Opiekuna. oraz opatrzone pieczęcią Koła.

Jeżeli Koło Szkolne L. M. nie posiada własnej pieczęci legitymacje Koła winny być stemplowane w Zarządzie Obwodu L. M. Pisma mogą być wysyłane bez pieczęci z czytelnymi podpisami upoważnionych.

§ 19. Członkowie Koła posiadają legitymacje wydane im przez Zarząd Koła z podpisami osób wymienionych w § 18.

§ 20. Zarząd Koła prowadzi ewidencję swoich członków oraz kasowość Koła, która może być kontrolowana przez władze szkolne i władze Ligi Morskiej.

§ 21. Likwidację Koła może uchwalić Walne Zebranie członków, przyczym majątek Koła winien być przekazany najbliższemu właściwemu Obwodowi Ligi Morskiej.

§ 22. Organem Kół Szkolnych Ligi Morskiej jest miesięcznik „Młodzież Morska", którego prenumeratę zaleca się wszystkim Kołom.

Uwaga: Jeżeli w danym środowisku nie ma jeszcze zorganizowanego Obwodu, Koło Szkolne rejestruje się w najbliższym Oddziale Ligi Morskiej.

WYTYCZNE PRACY KÓŁ SZKOLNYCH

a) Prace świetlicowe

1. Zorganizowanie świetlicy Ligi Morskiej.
2. Opracowanie i wygłaszanie referatów na temat morza i ziem nadmorskich, ziem odzyskanych i portów, historia Polski współczesnej.
3. Szerzenie wśród młodzieży, rodziny i znajomych wiedzy o sprawach morza.
4. Organizowanie zebrań (czytanie fragmentów literatury marynistycznej, deklamacja, śpiew, inscenizacja).
5. Zapoznanie się z problemami emigracji polskiej we wszystkich ośrodkach. Nawiązywanie korespondencji z młodzieżą polską na emigracji.
6. Zapoznanie się z organizacją i historią Ligi Morskiej.
7. Nawiązywanie stosunków ze szkołami na ziemiach nadmorskich, korespondencja z młodzieżą tych szkół, zmierzająca do poznania jej zwyczajów, warunków życia itp.
8. Organizacja „Gwiazdki" dla marynarzy przez przesyłanie im prezentów.
9. Tworzenie bibliotek, zawierających utwory o morzu i ziemiach nadmorskich, marynarce, pracy w porcie, życiu rybaków, podróżach morskich itp.
10. Gromadzenie obrazów ściennych, map i planów morskich, portów, ziem nadmorskich itp.
11. Zbieranie materiałów do albumów morskich.
12. Zapoznanie się teoretyczne z żeglugą.
13. Prenumerata i rozpowszechnianie miesięcznika „Młodzież Morska", jako organu kół szkolnych Ligi Morskiej.

b) Prace w terenie i inne

14. Organizowanie obchodów „Święta Morza".
15. Organizowanie wycieczek nad jeziora i na wybrzeże polskie.
16. Organizowanie obozów letnich nad wodami śródlądowymi i morzem.
17. Poznawanie polskich szlaków kajakowych, żeglarskich i poznawanie ośrodków Ligi Morskiej.
18. Zdobywanie „umiejętności" i „sprawności".
19. Zdobywanie stopni żeglarskich Polskiego Związku Żeglarskiego.
20. Nauka pływania, ćwiczenia na łodziach, kajakach i żaglówkach.
21. Urządzanie kursów teoretycznych i praktycznych: modelarstwa, budowy kajaków i żaglówek.
22. Organizowanie sportów wodnych, a w szczególności wycieczek kajakowych nad jeziora i morze.
23. Organizowanie zawodów z zakresu sportów wodnych pomiędzy Kołami Szkolnymi.
24. Organizowanie „punktów postoju".
25. Organizowanie sportów na lodzie.
26. Organizowanie regat modeli pływających.
27. Poznawanie flag i bander państwowych, klubowych polskich i innych.
28. Współpraca z innymi organizacjami szkolnymi.

Uwaga: Powyższe wytyczne stanowią ogólne ramy do opracowania programu pracy Koła Szkolnego Ligi Morskiej.

Model O.R.P. »Piorun«

„Piorun" zbudowany był przez stocznię angielską Brown w Claydebank, jako brytyjski kontrtorpedowiec „Nerissa. Po ukończeniu, w styczniu 1941 r. zostaje przekazany przez Anglików marynarce polskiej i otrzymuje nazwę „Piorun".

Dane techniczne: wyporność 1690 ton, szybkość 36 węzłów. Uzbrojenie: 6 dział 120 mm o długości lufy 50 kalibrów, działo 102 mm. plot. (Okręt zbudowano pierwotnie z 10 wyrzutniami torped. Wkrótce po oddaniu do użytku zdjęto tylne wyrzutnie, instalując na ich miejscu 102 mm. działo plot.), 4 działa 40 mm. plot., 8 NKM 12,7 mm plot. i 5 wyrzutni torped 533 mm. Maszyny: dwa kotły, opalane ropą i turbiny Parsousa o łącznej mocy 40.000 KM. Zasięg pływania przy szybkości 15 węzłów 6.000 mil morskich. Wymiary: długość 106 m., szerokość 10,7 m., zanurzenie 2,7 m. Załoga składa się ze 183 ludzi.

Rozpoczęto go budować w 1939 r. w serii 8 okrętów bliźniaczych. Spuszczono na wodę w r. 1940. Zakończono budowę w końcu 1940 r.

Przed przystąpieniem do budowy modelu zapoznamy się z historią „Pioruna", na podstawie książki St. Strumph-Wojtkiewicza p. t. „Sikorski i jego żołnierze" z rozdziału „Polska Marynarka Wojenna".

Pierwszą operacją „Pioruna" był udział w wielkiej akcji, wymierzonej przeciwko krążownikom niemieckim „Scharnhorst" i „Gneisenau" („Scharnhorst" i „Gneisenau" były pancernikami o wyporności 26.000 ton, szybkości 27 węzłów i uzbrojeniu 9 dział 280 mm. i 12 — 150 mm.—przyp. red.).

W marcu 1941 r., kiedy „Piorun" stał w basenie stoczni Browna w Glasgow, tuż u boku będącego w budowie wielkiego pancernika brytyjskiego „Duke of York". Niemcy dokonali wielkiego nalotu na stocznię. Bomby burzące i zapalające spadały setkami na stocznię, pobliskie osiedla robotnicze, basen, pancernik i dwa stojące w basenie kontrtorpedowce. Była to piekielna noc, woda w basenie kipiała i tryskała fontannami. Jedna z bomb zapalających wbiła się w bombę głębinową, na pokładzie „Pioruna", rozpalając ją do białości. Na pokład pancernika spadło wiele bomb. Pancernik był jeszcze bez załogi własnej, a robotnicy ratowali swoje rodziny. Tylko dzięki całonocnej pracy i wysiłkom załogi „Pioruna", udało się ocalić oba stojące przy sobie okręty".

„W kwietniu „Piorun" uratował 290 rozbitków z angielskiego statku „Rajputana", a dnia 26 maja wsławił się szaleńczym atakiem na największy pancernik świata — potężnego „Bismarcka".

„Bismarck" ukazał się w okolicach Islandii dnia 23 maja 1941 r. W pościgu za nim wyleciał w powietrze największy krążownik brytyjski „Hood". Następnie „Bismarck", uszkodzony ogniem pancernika „Prince of Wales" oraz torpedami lotniczymi, znika z oczu Anglików, którzy skierowali na przypuszczalne drogi „Bismarcka" wiele okrętów wojennych i wypraw lotniczych. Dnia 26 maja rano samoloty brytyjskie znów odnajdują i trafiają torpedami Niemca—i znów pancernik niemiecki przepada z oczu pościgowi wśród gwałtownych szkwałów i nisko nad wodą leżących chmur deszczowych.

„W południe dnia tego „Piorun" wraz z innymi okrętami brytyjskimi znajdował się o przeszło 60 mil od „Bismarcka". Wszystkie te małe okręty otrzymały rozkaz opuszczenia konwoju i wyruszenia wielkim wachlarzem w kierunku „Bismarcka". Trzeba było iść dużą szybkością przy wielkiej fali z rufy. Woda lała się do kotłowni i pomieszczeń. Załoga „Pioruna" oddawna była w alarmie bojowym — bez snu, spoczynku i posiłku. Tymczasem „Bismarck", okrążywszy już wyspy brytyjskie, zmierzał do Brestu. Najbliższe wielkie pancerniki brytyjskie, zdolne do zniszczenia „Bismarcka" znajdowały się o 90 mil, a szybkość ich była mniejsza, niż szybkość Niemca. Zadaniem małych okrętów było dopędzenie i zatrzymanie pancernika".

„Obserwatorzy na „Piorunie" zauważyli „Bismarcka" z odległości kilkunastu kilometrów. Dowódca „Pioruna", komandor Eugeniusz Pławski, wykonał szarżę, zbliżając się na dystans zaledwie 6 mil, alarmując jednocześnie wszystkie okręty brytyjskie i zuchwale nadając Niemcowi swój polski znak rozpoznawczy. Kiedy pierwsza polska salwa poszła w „Bismarcka", na pokładzie „Pioruna" zabrzmiały wiwaty, choć przecież nie mogło być wątpliwości, co do wyników spotkania pomiędzy pancernikiem który miał 8 dział 15-to calowych (381) — a kontrtorpedowcem bez pancerza i ciężkiej artylerii".

„Jedna salwa pancernika mogła zniszczyć „Pioruna". Pierwsze trzy salwy niemieckie nie były celne, pierwsze dwie salwy polskie dosięgły celu, ale, oczywiście, nie przyniosły wielkiej szkody kolosowi. Po następnych salwach niemieckich, które już obramowały okręt, „Piorun" zasłonił się dymem z komina i fumatora, jednocześnie ostro zmieniając kursy i oddalając się na 10 — 12 mil. Następnie „Piorun" wciąż pod ogniem całej artylerii pancernika, znów zbliżył się, aby ułatwić innym małym okrętom odpalenie torped. Znów cała artyleria „Bismarcka" skoncentrowała się na „Piorunie". Na pokład spadały odlamki pocisków i fontanny wody".

„Piorun" był przez całą godzinę pod nakryciem wszystkich dział „Bismarcka", ale szczęśliwie ocalał, umożliwił nadejście na miejsce spotkania innym okrętom, a rankiem dnia następnego opuszcza arenę walki, na którą tymczasem wpłynęły wielkie pancerniki angielskie, dla dokończenia dzieła".

Powracając do bazy „Piorun" odpierał przez cały dzień ataki bombowców niemieckich, lecących nieprzerwanym rojem na miejsce katastrofy „Bismarcka".

W roku 1942 „Piorun" eskortował wojska kanadyjskie przez Atlantyk i przewiózł do Ameryki 5 ton złota rosyjskiego.

W roku 1943 „Piorun" wraz z „Krakowiakiem" i „Ślązakiem" uczestniczyły w operacji sycylijskiej.

W kwietniu 1944 r. „Piorun" uczestniczył w wyprawie przeciw niemieckiemu pancernikowi „Tirpitz" na wodach norweskich.

Wraz z „Błyskawicą" zatopił on w maju na tychże wodach szereg statków i zniszczył wiele samolotów".

„Piorun" wraz z innymi okrętami polskimi brał udział w inwazji we Francji".

„Piorun" i „Błyskawica" uczestniczyły we wspólnej akcji z Brytyjczykami i Kanadyjczykami przeciw kontrtorpedowcom niemieckim koło przylądka Ushaut. W bitwie tej dwa okręty niemieckie zatonęły".

„Dnia 13 czerwca „Piorun" wraz z brytyjskim destroyerem zaatakował siedem niemieckich poławiaczy min i zatopił z nich sześć. W ogniu niemieckich baterii nabrzeżnych na „Piorunie" powstał pożar magazynu amunicyjnego, ale bohaterska postawa załogi pozwoliła na opanowanie groźnej sytuacji, przy tym „Piorun" ani na chwilę nie przerwał walki"..

„Piorun" storpedował wielki niemiecki transport wojskowy pod La Rochelle dnia 12 lipca, a parę dni później prowadził walkę ogniową z bateriami na wyspie Yev. Okręt ten silnie wzmógł francuską organizację walki podziemnej F. F. T.".

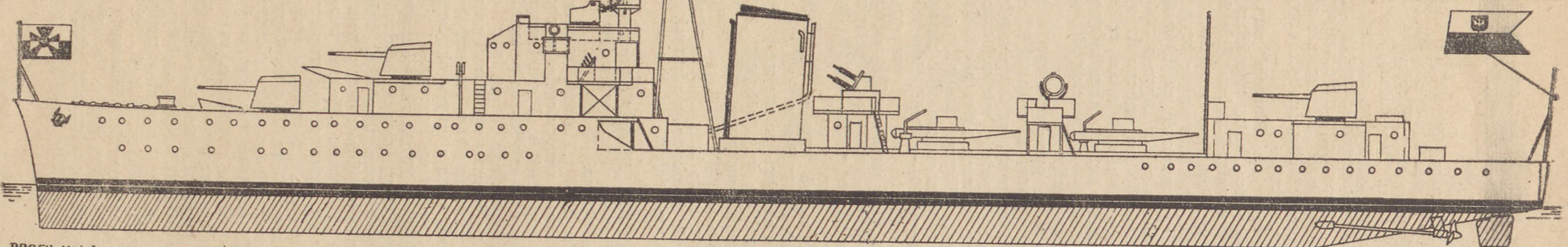
Tyle o wyczynach „Pioruna" pisze St. Strumph-Wojtkiewicz. Poza nimi „Piorun" brał udział w licznych patrolach, ochronach konwojów przez caly czas wojny.

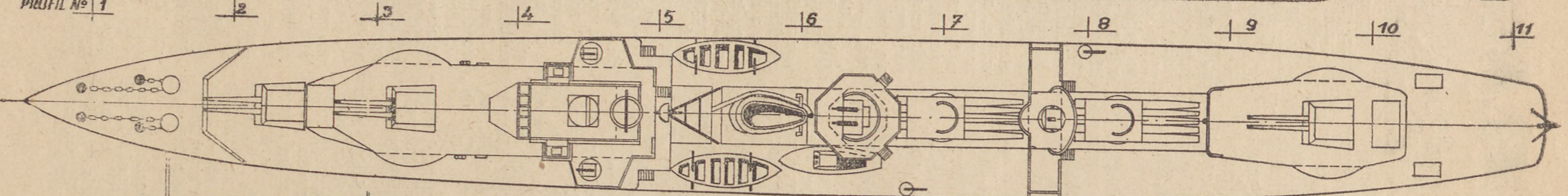
MODEL KONTRTORPEDOWCA O.R.P. „PIORUN"

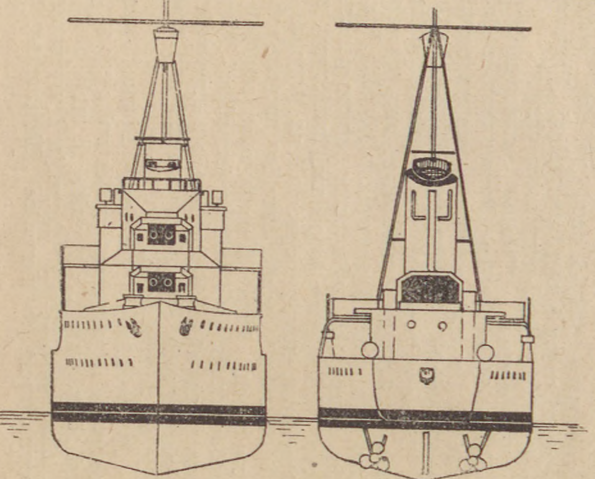
SKALA 1:400



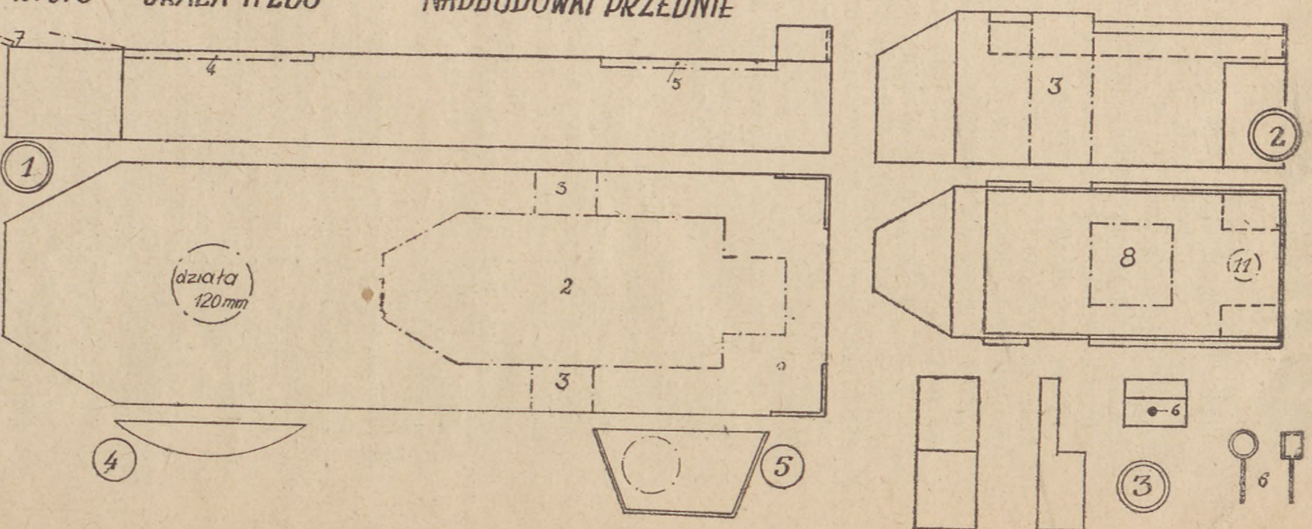
RYS. 2



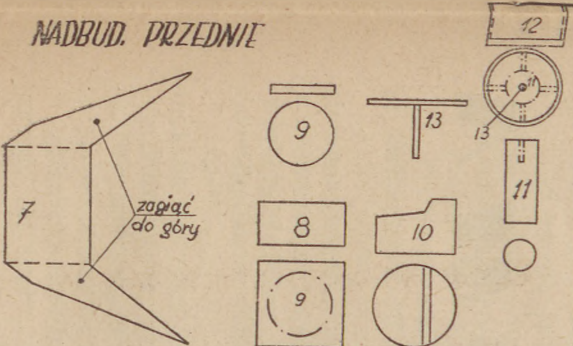


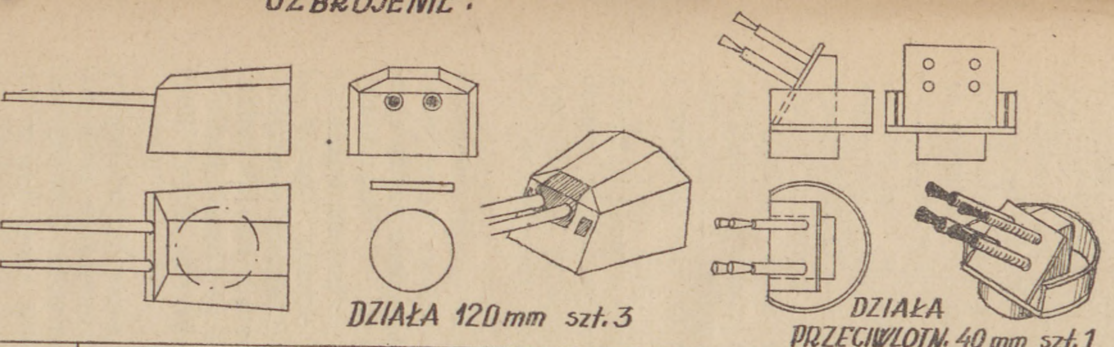


RYS. 1

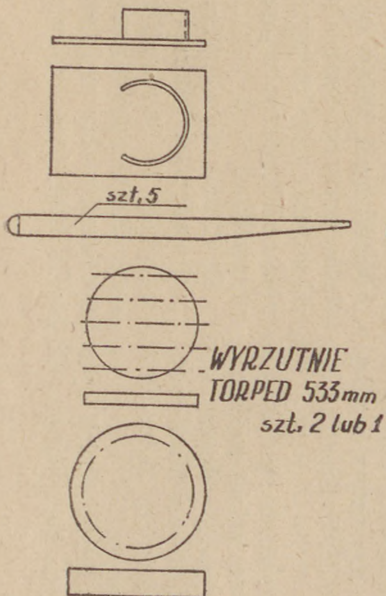


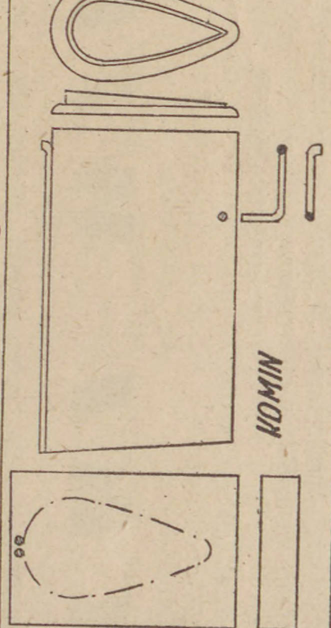
RYS. 3 SKALA 1:200 NADBUDÓWKI PRZEDNIE

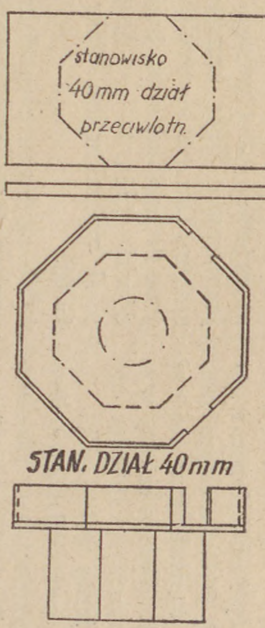


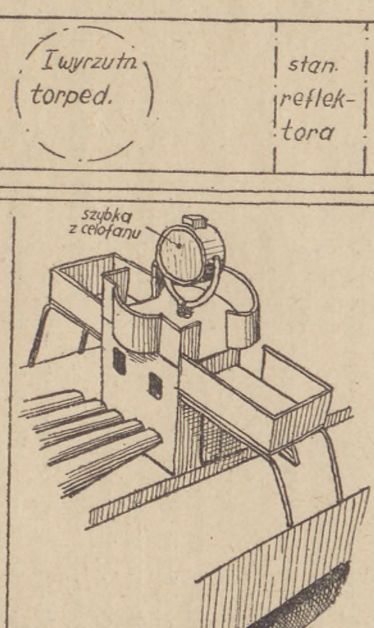


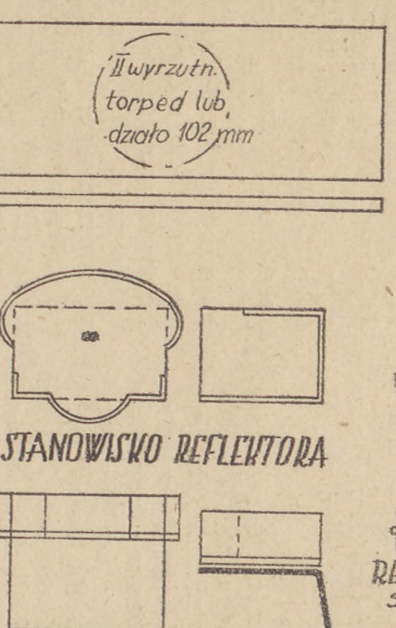
UWAGA:
WSZYSTKIE RYSUNKI W SKALI 1:200

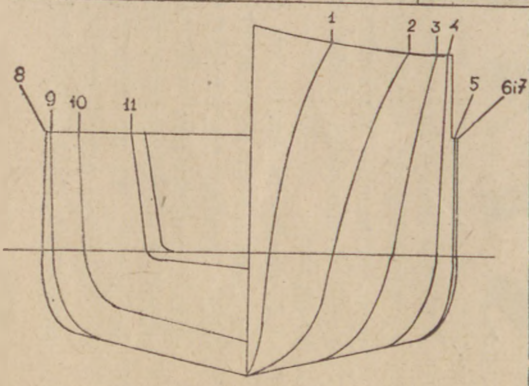


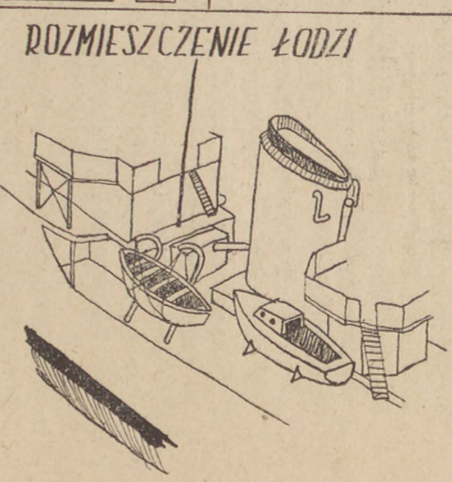


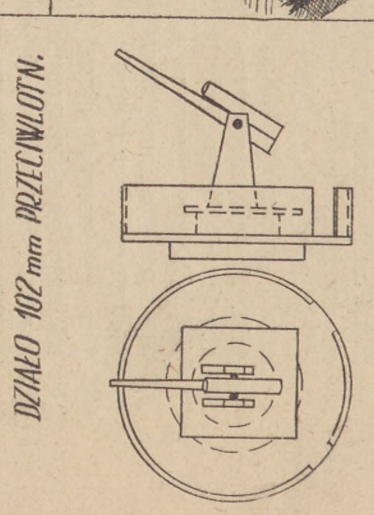


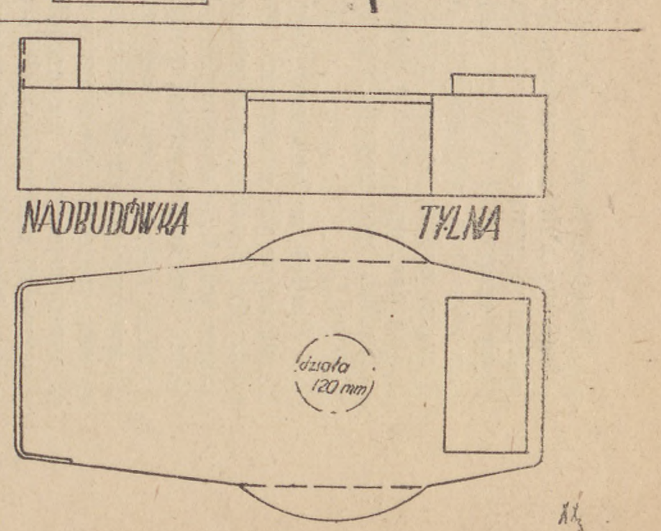












Budowa modelu. Przed przystąpieniem do budowy należy przestudiować dokładnie zamieszczone rysunki. Ogólny rysunek okrętu (rys. 1) wykonany jest z braku miejsca w skali 1 : 200, a więc dwa razy większy, wszelkie trudniejsze części podane są w miarę możności na rys. 3 i na następnej stronie dwukrotnie powiększone. Kadłub będziemy jednak musieli sami powiększyć.

Kadłub wykonujemy tak samo jak w zamieszczonym już w numerze 10 (październik) „Młodzieży Morskiej" poławiaczu min z deseczek lipowych lub brzozowych, sklejanych warstwami. Przede wszystkim rysujemy w odpowiedniej skali widok boczny kadłuba i dzielimy go na warstwy wysokości posiadanych desek. Tak samo rysujemy linie warstw na profilach. Następnie rysujemy na poszczególnych deskach na osi symetrii numerowane linie profilu i odkładamy na nich wielkości zdjęte cyrklem z wykazu profili. Punkty otrzymane łączymy odpowiednią linią krzywą i mamy obrys zewnętrzny poszczególnych warstw. Obrys wewnętrzny rysujemy sami, wzorując się na rysunkach poławiacza min. Największą uwagę należy zwrócić na to, aby ścianki kadłuba były możliwie jak najcieńsze, gdyż zyskujemy przez to na wadze. Sklejamy i usztywniamy warstwy tak jak w modelu poławiacza. Do klejenia używać najlepiej klejów acetonowych. Przed zaklejeniem pokładów tekturą lub sklejką milimetrową, cały kadłub uszczelniamy i pokostujemy. Po wyschnięciu pokostu, puszczamy na wodę i obciążamy wnętrze kadłuba balastem przy wykończonym modelu. Czym lżejszy będzie kadłub, tym więcej możemy dać balastu i model będzie mniej wywrotny. Balast przymocowujmy mocno do wnętrza kadłuba i przyklejamy pokłady.

Nadbudówki wykonywać jest najlepiej z cienkiej tektury i kartonu, podobnie jak w zamieszczonym w numerze 11 „Młodzieży Morskiej" modelu ścigacza. Posługujemy się przy tym rysunkami w skali 1 : 200 i widokami perspektywicznymi.

Uzbrojenie. Przedpiersia dział 120 mm. wykonujemy z kartonu, o ile jest to za trudne z klocków drewnianych. Wyrzutnie torpedowe wycinamy z patyków. O ile chcemy mieć model „Pioruna" z czasów wcześniejszych, robimy do rur torpedowych po 5 wyrzutni. O ile zmodernizowany, na miejscu wyrzutni ustawiamy działo plot. Lufy dział wykonujemy z patyczków, drutu i t. p. Komin, reflektory i t. p. możemy skręcić z papieru. Łańcuchy do kotwic imituje doskonale łańcuszek od zegarka lub medalika. Wykonania poszczególnych części nie będę opisywał dokładnie, gdyż budując poprzednie modele nabraliście już wystarczającej wprawy w dobieraniu materiałów i ich wykorzystaniu.

Malowanie. W czasie wojny w celu maskowania przed nieprzyjacielem, okręty malowane były nieregularnymi plamami. O ile chcemy mieć model „Pioruna" z czasu kampanii wojennej, można tak pomalować, używając farb w barwach od jasno-szarej do czarnej, wszystko co znajduje się ponad linią wodną. Każdy z was widział napewno fotografie takich okrętów i będzie mógł na nich się wzorować.

W czasach pokojowych, gdy odpada potrzeba maskowania, okręt pomalowany jest w sposób następujący: poniżej linii wodnej barwa czerwona lub brunatno-czerwona, pas linii wodnej czarny, kadłub szary.

Wszystkie pokłady srebrne (kontrtorpedowce mają zazwyczaj pokłady metalowe nie przykryte deskami). Do malowania modelu najlepiej użyć barwików aluminiowych. Nadbudówki, uzbrojenie, jak i wszystkie części na pokładzie jasno-szare. Kapa komina, okienka i końce luf czarne. Drzwiczki wycięte z tekturki i przyklejone do nadbudówek, taki sam kolor, jak nadbudówki. „Piorun" w Anglii po bokach kadłuba miał wymalowane białą barwą duże litery G 65.

Po skończeniu modelu, z cienkiego papieru wykonujemy proporzec i banderę, na rufie malujemy orła na czerwonym polu. Gatunki barwików i używanie ich takie same, jak w poprzednich modelach.

St. Woźniak

STATKI WIDMA

Wśród marynarzy wszystkich flot świata krąży wiele legend o żeglujących po morzach okrętach-widmach, pojawieniem się swym wróżących nieszczęście, „Latających Holendrach" i innych.

Legendy te oparte są na faktach spotykania na morzach opuszczonych przez załogi statkach, które krążąc niejednokrotnie pod pełnymi żaglami, popychane wiatrami lub prądami morskimi, żeglują nieraz przez kilka czy nawet kilkadziesiąt lat, aż wreszcie zatoną.

Obliczano przed wojną, że liczba takich opuszczonych statków, błąkających się po morzach świata, wynosi około 10.000. Po wojnie ilość ta napewno znacznie wzrosła.

Wśród tych 10.000 znaczny procent stanowią statki, porzucone przez piratów lub zbuntowane załogi, w czasie pościgu lub walki. Wiele również z nich porzucono na skutek nieszczęśliwych wypadków.

Spotkanie się z takim statkiem jest uważane przez przesądnych marynarzy za zwiastuna nieszczęścia. W dawnych czasach powstała legenda o „Latającym Holendrze", legenda, oparta na spotykanych na morzach statkach bez załóg.

Te błąkające się wraki, zdane na kaprysy

wiatrów i fal, stanowią dość duże niebezpieczeństwo dla żeglugi na skutek możliwych zderzeń, zwłaszcza wśród mgły, czy w nocy. Przed wojną Anglia i Stany Zjednoczone postanowiły zorganizować specjalną służbę patrolową na oceanach. Zadaniem tej służby było wyszukiwanie i topienie błąkających się wraków. Do służby tej na Oceanie Atlantyckim Anglicy przeznaczyli kontrtorpedowiec „Terror", a Stany Zjednoczone na Oceanie Spokojnym krążownik „Seneca".

Napotkane wraki niszczono przy pomocy materiałów wybuchowych lub zatapiano ogniem artyleryjskim.

Dzieje napotykanych wraków osnute są często przędzą tajemnicy, która czasami zostaje wyświetlona, a niejednokrotnie nie znajduje rozwiązania. Tajemnicą, są również niejednokrotnie, osnute przyczyny zaginięcia wielu statków, które do dziś dnia nie zostały wyświetlone, i których dotychczas nie odnaleziono.

W 1848 r. meksykański żaglowiec „Silicos" w czasie rejsu został zaskoczony przez tajfun, podczas którego doznał dużych uszkodzeń. Załoga żaglowca nie mając żadnych widoków na uratowanie statku opuściła go. Wrak przez 80 lat błąkał się po morzach całego świata. Niejednokrotnie napotykały go statki, które sądząc, że widzą „Latającego Holendra", starały się wyminąć go jak najdalej.

W 1929 r. „Silicos" w czasie ciemnej nocy zderzył się z amerykańskim parowcem pasażerskim „Mac Kinley". Na skutek zderzenia „Mac Kinley" miał strzaskaną burtę, woda zalała częściowo przegrody kadłuba, tak że z trudem udało się go doprowadzić do portu. „Silicos" przy zderzeniu tym zatonął.

Trójmasztowiec amerykański „W. G. Sergent" w 1891 r. płynął do Europy z dużym ładunkiem drzewa. W drodze wybuchł na statku pożar. Załoga nie mogąc opanować szalejącego żywiołu, zdecydowała się opuścić statek. W parę godzin po opuszczeniu statku, pożar sam wygasł i „W. G. Sergent" błąkał się przez siedem lat po Oceanie Atlantyckim i Indyjskim, widziany nawet był w pobliżu wybrzeży Australii.

W czasie jednego z rejsów brazylijski transportowiec „Samson" napotkał na Morzu Karaibskim pomalowany na czarno kadłub statku, pozbawiony masztów. Ze strzelnic w burtach wystawały lufy dział. Załogę „Samsona" ogarnęła panika na myśl, że spotkała „Latającego Holendra". Kapitan statku, chcąc wyjaśnić tajemnicę napotkanego wraku i uspokoić przerażoną załogę, zdołał namówić kilku odważniejszych marynarzy, by wraz z nim udali się na pokład tajemniczego statku. Podpłynęli na szalupie do czarnej zjawy i po wydostaniu się na pokład znaleźli na nim trzy szkielety ludzkie, a koło nich kilka wystrzelonych pistoletów i parę zardzewiałych szabel.

Po szczegółowych badaniach i znalezieniu notatek, okazało się, że był to piracki statek chiński, którego załoga wymordowała dowódców i uciekła z łupami.

W ostatnich latach XIX wieku szeroko omawiane było tajemnicze zniknięcie angielskiego żaglowca „Anna Marie Celeste". Statek ten płynął z Ameryki Południowej do portów angielskich. W czasie rejsu wszelki ślad po nim zaginął. W parę miesięcy po tym napotkał go w okolicach Wysp Azorskich angielski żaglowiec. „Anna Marie Celeste" zupełnie nie uszkodzony pod pełnymi żaglami, kołysał się na falach. Rzeczy załogi, wszystkie papiery okrętowe oraz szalupy ratunkowe znajdowały się w zupełnym porządku, brakowało jedynie załogi. Tajemnica wyjaśniła się dopiero na parę lat przed wojną. Jeden z ostatnich, żyjących członków załogi, umierając wyznał, że na statku wybuchł bunt, w którym kapitan, oficerowie i część załogi została wymordowana. Buntownicy w obawie przed odpowiedzialnością i chcąc zawładnąć zdobytymi łupami, nakłonili kapitana jednego ze spotkanych statków do przyjęcia ich w skład załogi. W ten sposób zatarli wszelkie ślady swej zbrodni.

W 1930 r. we wrześniu do portu francuskiego Brest, niemiecki parowiec „Liwadia" przyholował grecki statek „Theodoris Bulgaris", spotkany na Atlantyku w odległości około 120 mil morskich od Przylądka Finisterre.

Na statku znajdował się nieuszkodzony ładunek mąki. Szalupy ratunkowe i papiery okrętowe znaleziono w zupełnym porządku, brakowało jedynie załogi, której nigdy nie udało się odnaleźć, jak również wyjaśnić przyczyny opuszczenia statku.

Na kilka lat przed wojną głośna była historia angielskiego frachtowca, płynącego z Indii Brytyjskich do Londynu. Statek wiózł kilkanaście skrzyń jadowitych węży, przeznaczonych dla ogrodu zoologicznego w Londynie. W czasie silnego sztormu, jaki statek przeszedł, skrzynie porozpadały się, a uwolnione węże rozpełzły się po całym statku, ukrywając się w różnych zakamarkach. Statek znaleziono koło Wysp Azorskich, pozbawiony załogi, z kilkoma trupami na pokładzie. Ze znalezionych notatek w kabinie jednego z oficerów okazało się, że cała załoga zginęła pokąsana przez węże.

Jeden z wielorybniczych statków w 1937 roku napotkał na Oceanie Antarktycznym pokryty lodem, aż po wierzchołki masztów, żaglowiec. Był to zaginiony w 1900 roku „Jenny", zmarznięte ciała całej załogi odnaleziono w kabinach.

Nie wyjaśniona została również do dziś dnia zagadka zaginięcia w 1929 roku duńskiego statku szkolnego „Kopenhaga" na Oceanie Atlantyckim. Pięciomasztowy żaglowiec, jeden z najpiękniejszych i największych statków żaglowych na świecie, zaopatrzony był w najnowocześniejsze urządzenia nawigacyjne i radio. W czasie jego podróży nie było żadnych sztormów w tych okolicach Atlantyku, również żadna ze stacji rodiowych nie odebrała sygnałów, wzywających pomocy. Statek zaginął bez śladu wraz z całą załogą, składającą się z kilkuset uczniów duńskiej szkoły morskiej.

Walery Przyborowski

„MORALE" ZAŁÓG

Zagadnienia morskie w Polsce rozważa się zwykle pod kątem widzenia okrętu, jego technicznych szczegółów i możliwości konstrukcyjnych. O człowieku, jako elemencie składowym „machiny morskiej" mówi się rzadko i w sposób, jakby chodziło o czynnik mniejszej wagi. Z tego powstały takie nieporozumienia, że siłę flot wojennych obliczano biorąc pod uwagę wysokość tonażu i zalety techniczne poszczególnych okrętów. Tak np. wydawało się, że sama tylko flota farncuska wystarczy dla zlikwidowania „armady Hitlera", że z drugiej strony flota amerykańska nie może mierzyć się w otwartym boju z japońską, ponieważ liniowce i krążowniki tej ostatniej były szybsze i lepiej uzbrojone. Niemcy pozwolili sobie na ironiczne uwagi pod adresem naszych sił morskich, organizujących się w Anglii, bo liczebnie nie dorównywały nawet jednej eskadrze „Grand Fleet".

Zapominano stale, że okręt i człowiek to dwa równorzędne elementy siły morskiej. Zaniedbanie jednego z nich odbijało się wyraźnie na rezultatach działalności morskiej, wydoskonalenie zaś jednego często nadrabiało braki i powodowało niespodzianki. Oczywiście „sensacje" nie przekreślały zasad i prawideł wojny morskiej.

Rozbudowywana z takim nakładem kosztów flota francuska, która nadto szczyciła się sukcesami konstrukcyjnymi — nie odegrała w czasie wojny żadnej poważniejszej roli. Na łączną ilość zatopionych osiemdziesięciu kilku okrętów, trzy czwarte zniszczyły własne załogi, a szereg innych padł ofiarą floty brytyjskiej, bo marynarze byli pozbawieni ducha walki i należytego zrozumienia patriotyzmu. Reszta zginęła w drugorzędnych operacjach

Tą samą niespodzianką była nieudolność floty włoskiej. Gdzież okrętom brytyjskim było mierzyć się ze wspaniałymi liniowcami typu „Littorio", czy z najszybszymi krążownikami świata (różnica szybkości do 10 węzłów). A jednak przez Morze Śródziemne szły karawany statków czasem ubezpieczone tylko przez jeden pancernik lub lotniskowiec. Włosi — entuzjaści doktryny Douheta, który przewidywał zmierzch eskadr liniowych wskutek działania lotnictwa, sami ponieśli straty, podczas, gdy ich rozbudowane lotnictwo padało ofiarą artylerii pl. floty brytyjskiej.

Ci, co wierzyli w doskonałość okrętów japońskich, przekonali się w krótkim czasie, że nie są w stanie wygrać pojedynku artyleryjskiego z powolniejszymi i słabszymi jednostkami USA.

Z drugiej strony poważnym przeciwnikiem dla sił sprzymierzonych stała się niemiecka flota wojenna, najsłabsza część składowa „Wehrmachtu", choć pełnowartościowa, bo złożona z wszystkich klas okrętów od największych do najmniejszych. Jeszcze większą niespodzianką był udział floty polskiej, najpierw w oparciu o Hel, a potem o największe potęgi morskie sprzymierzonych.

Na Zachodzie zmieniono zdanie o niedołęstwie Słowian na morzu. Jeden z poważnych publicystów brytyjskich, przebywając w ub. roku w Polsce oświadczył, że społeczeństwo anglosaskie nie zna wartości kultury polskiej, ale pamięta doskonale o wyczynach polskich marynarzy.

Jest rzeczą zrozumiałą, że jeden lekki krążownik, 10 — 11 kontrtorpedowców i 7 — 8 okrętów podwodnych pod polską banderą nie mogło zadecydować o losach wojny, ani nawet o przegranej floty niemieckiej. Uczyniło jednak więcej, aniżeli można było oczekiwać po liczbie i jakości okrętów. Niezbitymi faktami utrwaliło wielką tradycję polskiego „czynu morskiego". Zadecydowało — można mówić bez przesady — o przyszłości Polski na morzu. Cóżby bowiem przyszło nam z 500 km wybrzeża, gdybyśmy okazali się wyłącznie lądowcami a marnymi marynarzami?! Obcy ciągnęliby znów korzyści finansowe i z wybrzeża skorzystaliby w konflikcie wojennym jako przysłowiowej „pięty Achillesa" Polski.

Trzeciego września 1939 r. kontradmirał Lütjens, po otrzymaniu dowództwa nad niemieckimi siłami na Bałtyku, ruszył z eskadrą, składającą się z dziewięciu najnowocześniejszych kontrtorpedowców i flotylli ścigaczy z zamiarem zadania ciosu decydującego Helowi. Ze strony polskiej przeciwstawiły się tej eskadrze dwa okręty: „Wicher" z 4 działami 130 mm i „Gryf" praktycznie z 3 — 120 mm (poprzednio bomba zniszczyła pomost nawigacyjny i urządzenia celownicze na dziobie) oraz z lądu 4 armaty 150 mm. Niemcy mieli 45 dział 127 mm, nie licząc pomniejszych. Pomimo tego celne trafienie w okręt flagowy „Leberecht Maas" omal nie zabiło późniejszego niemieckiego bohatera morskiego, a w każdym razie przyczyniło się do ucieczki eskadry Lütjensa, która do końca wojny nie pokazała się na wodach Helu.

Największy plan Lütjensa również unicestwili Polacy. W końcu kwietnia 1941 roku wypłynął on na najpotężniejszym okręcie niemieckim „Bismarck", by w kilku pojedynkach zniszczyć brytyjskie liniowce i krążowniki, eskortujące pojedyńczo lub parami karawany statków transportowych. Tym samym można było liczyć na poważne osłabienie o ile nie na załamanie przewagi brytyjskiej na morzu. Jedynym sposobem przekreślenia planu Lütjensa było wyśledzenie „Bismarcka" i zgromadzenie większych sił, by wspólnie zniszczyć olbrzyma. Wykonał to kontrtorpedowiec ORP „Piorun". W tym wypadku admirał niemiecki nie uszedł śmierci i wraz z jego zgonem Niemcy zrezygnowali z dalszych prób otwartego zmierzenia się z „Grand Fleet".

Przez kilkanaście dni wrześniowych 1939 r.

dwa pancerniki niemieckie ostrzeliwały 8 armatami 280 mm i 10 — 150 mm cztery nasze armaty na Helu — bez skutku. W kwietniu 1940 r. sytuacja odwróciła się i dwa polskie kontrtorpedowce „Grom" i „Błyskawica" naprzemian zajęły się ostrzeliwaniem pozycji niemieckich koło Narwiku. „Grom" wsławił się taką celnością, że został nazwany mianem „Menschenjäger", gdyż z armat 120 mm trafiał nawet pojedyńczo wymykających się żołnierzy niemieckich ze skalnych schronisk.

Zdawało się, że wobec postępów techniki w dziale zabezpieczania portów, tylko miniaturowe okręty podwodne mogą prześlizgnąć się do ich wnętrza. Tymczasem ORP „Sokół", wielki okręt podwodny o 1100 tonn wyprawił się na jeden z portów włoskich. Zaplątał się w sieci, wśród wybuchów min z całym spokojem następnie się od nich uwolnił, wypłynął na powierzchnię, rozstrzelał z działa ścigacz włoski, drugi zmusił do ucieczki i wreszcie powróciwszy do przerwanego działania trafił 2 torpedami włoski torpedowiec w porcie. Okręt polski powrócił na Maltę bez strat.

Możnaby długo wymieniać podobne wyczyny. Sens ich pozostanie ten sam. Polski marynarz uczynił z okrętu narzędzie o sile zwielokrotnionej. Oczywiście nie znaczy to, aby ograniczyć się do budowy małych i w ograniczonej ilości, jednostek. Znaczy to, że opłaci się każdy wysiłek pieniężny na budowę nawet największych okrętów, gdyż załoga uczynić z nich może pewne narzędzie zwycięstwa.

Józef Modrzejewski

LOGI

Po kompasie najważniejszym instrumentem nawigacyjnym jest log, który służy do mierzenia szybkości statku, względnie przebytej przez niego drogi.

Wiadomo wszystkim, że nasz glob ziemski nie jest dokładnie kulą, lecz bryłą obrotową, zwaną elipsoidem ziemskim, ze spłaszczeniem przy biegunach. Astronom Bessel obliczył, że promień równika ziemskiego wynosi 6.377.397 m, zaś połowa osi ziemskiej 6.356.079 m; powyższe liczby wskazują, że elipsoid ziemski niewiele różni się od kuli, dlatego w nawigacji przyjmujemy, że ziemia jest kulistą. Przy pomocy rozważań matematycznych znaleziono, że promień idealnej kuli ziemskiej równej objętościowo elipsoidowi wynosi 6.370.283 m.

W żegludze jednostką mierzenia wszelkich odległości jest długość minuty koła wielkiego na ziemi, czyli **mila morska** (skrót Mm), a więc na „idealnej" kuli ziemskiej wynosi 1853,15 m = 6080 stóp ang., praktycznie 1853 m.

Niektóre państwa określają milę morską jako minutę na południku elipsoidu ziemskiego, jednakże południk ten nie jest kołem, lecz elipsą, więc i wielkość mili morskiej nie jest jednakowa, i tak w pobliżu równika wynosi ona na południku 1842,7 m, zaś w pobliżu bieguna 1861,3 m.

Dziesiątą część mili morskiej nazywamy **kablem** = 185 m.

Następująca tabelka podaje wielkości mili morskiej, przyjęte przez niektóre państwa:

Anglia, Polska, Japonia	— 1853,15 m = 6080 stóp
Francja, Niemcy	— 1852,00 m
USA	1854,95 m
Dania, Holandia	1851,85 m

Niejednemu wydaje się dziwnym, że żeglarze nie chcą posługiwać się kilometrami, jak to ma miejsce na lądzie, lecz używają mil morskich, których wielkość nie jest wszędzie jednakowa. Stanie się jednak zrozumiałym, gdy się pozna rachunki nawigacyjne, w których odległości wyrażane są łukami koła wielkiego, a więc w stopniach i minutach kulowych. Jeżeli więc żeglarz obliczył, że przebył np. 18 minut, to znaczy, że ta odległość równa się 18 milom morskim.

Jednostką szybkości statku jest **węzeł**, inaczej mila morska, przebyta w ciągu godziny (mila morska/godz.), a więc statek płynący z tą szybkością, przepływa w ciągu 1 sekundy 1853 = 0,515 m. Wartość tę nazwijmy MT (niem. Meridian — Tertie = tercja południkowa), więc, gdy statek płynie z szybkością np. 10 węzłów, to w ciągu 1 sekundy przepływa 10 MT.

Najstarszym historycznie jest **log ręczny**. Zasada jego działania polega na tym, że z rufy do wody wrzucamy przedmiot pływający i przymocowany do linki, która nawinięta jest na kołowrotek, znajdujący się na pokładzie.

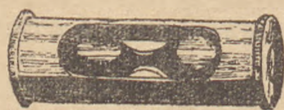
I tak, gdy statek płynie z szybkością 1 mili morskiej na godzinę, to w ciągu 1 sekundy wybiegnie MT liny, zaś w ciągu np. 30 sek. — 30 MT. Gdy szybkość ta wzrośnie np. do 12 Mm/godz., to w ciągu 30 sek. będzie wybiegać liny 12.30 MT. Wyobraźmy sobie, że na linie co 30 MT są zrobione „węzły", to wówczas ich ilość wybiegająca w ciągu tych 30 sek. będzie wskazywała szybkość statku w węzłach, czyli milach morskich na godzinę.



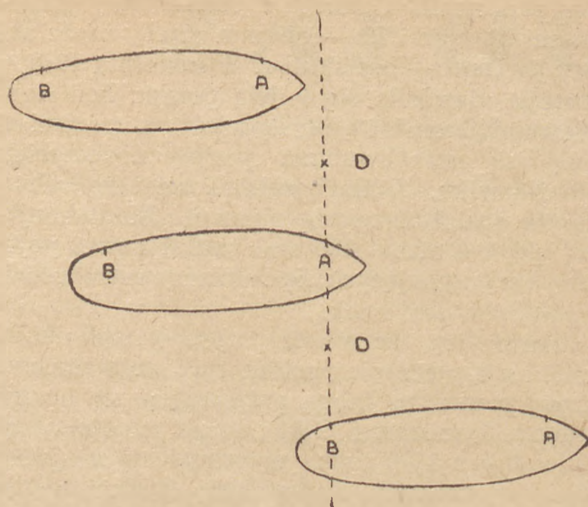
Rys. 1.

W praktyce log ręczny (rys. 1) składa się z deszczułki i przymocowanej do niej liny logu (logliny). Deszczułka o kształcie wycinka koła o promieniu od 20 do 25 cm posiada od dołu pasek ołowiu, który zmusza deszczułkę do trzymania się pionowo i zagłębienia się do 2/3 wysokości. Do jej wierzchu przymocowana jest lina logu, zaś dolne rogi deszczułki łączą się z tą liną za pomocą dwóch krótkich linek, kołeczka i tulejki.

Do określenia czasu podczas wybiegania liny logu posługujemy się **zegarem piaskowym** czyli **klepsydrą** (rys. 2) lub stoperem. Czas przesy-



Rys. 2.



Rys. 3.

pywania się drobniutkich ziarnek piasku z górnej do dolnej części klepsydry może wynosić, w zależności od konstrukcji, 30, 28, 15, 14 bądź 12 sek., bowiem od niej zależy długość liny między węzłami. Stosując klepsydrę 30-o sekundową odległość ta nie wynosi jednak 15,44 m, jak to wynikałoby z rachunku, lecz jak to uczy praktyka — nieco mniej około 5%, t. j. 14,62 m; deszczułka logu bowiem nie stoi nieruchomo w wodzie lecz posuwa się nieco za statkiem. Węzły otrzymuje się przez wplatanie w linę logu sznurków, na których wiąże się węzełki.

Ponieważ statek rufą zasysa wodę, dlatego znak na linie, wybiegający za burtę i stanowiący moment rozpoczęcia liczenia węzłów, musi być oddalony od deszczułki przynajmniej o długość statku. W momencie rozpoczęcia liczenia obracamy klepsydrę tak, aby piasek był na górze, a z chwilą przesypania się w dół ostatniego ziarnka piasku, zatrzymujemy linę logu i silnym szarpnięciem powodujemy wyrwanie się kołeczka z tulejki. Deszczułka przybiera wówczas położenie poziome, umożliwiając wyciągnięcie jej z wody. Obliczamy wówczas ilość węzłów. Często odległość między węzłami dzieli się na połowy i ćwierci, względnie odczytuje się części węzła na oko. Sznurki z węzłami wplata się w linę przedtym dobrze w wodzie wymoczonej i wyciągniętej.

Rozmaite państwa używają różnosekundowych klepsydr, a w związku z tym różnych odległości między węzłami:

PAŃSTWO	długość między węzłami	klepsydra
Polska, Niemcy	6,84 m	14 sek
Anglia	14,22 m	28 sek
USA	13,68 m	28 sek
Francja	14,62 m	30 sek

Przy małych szybkościach, poniżej trzech węzłów, log ręczny zawodzi i musimy wówczas stosować t. zw. **log burtowy**, którego działanie jest pokazane na rys. 3-im. Z dziobu statku wyrzuca się możliwie daleko od burty kawałek drzewa i obserwuje się czas, w którym przechodzi on między trawersami (prostopadłymi) dwóch punktów (A i B) na statku, możliwie najdalej od siebie oddalonych. Znaki te robi się na poręczy (relingu), a odległość ich od siebie winna wynosić okrągłą ilość MT. Przypuśćmy, że odległość ta wynosi l = 20 MT, a czas przepływu t = 10 sek, to ilość MT, podzielona przez t da nam ilość węzłów, a więc:

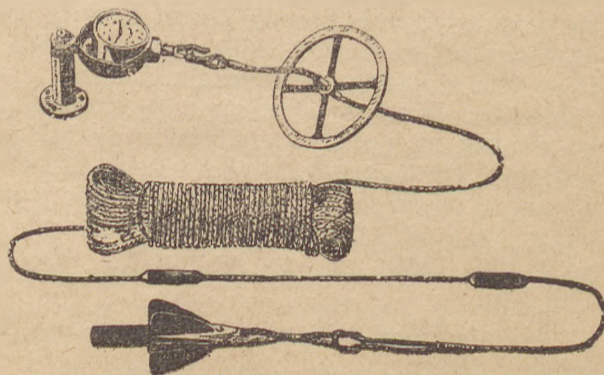
20 : 10 = 2 węzły.

Jeżeli odległość między tymi znakami nie stanowi zaokrąglonej ilości MT, to stosujemy wzór przybliżony:

x = 2 . l, gdzie l jest w metrach, a t w sekundach

Przykład: odległość między znakami l = 10 m., a czas t = 5 sek., to

$$x = \frac{2 \cdot 10}{5} = 4 \text{ węzły.}$$



Rys. 4.

Na innej zasadzie jest zbudowany **log mechaniczny** Walker'a (rys. 4). Składa się on z trzech części, ze śruby, linki i mechanizmu zegarowego. Śruba na odpowiednio długiej linie (najczęściej bawełnianej specjalnie splecionej), jest holowana przez statek; śrubę stanowią skrzydełka metalowe, zamocowane pod pewnym kątem do cylindra, które to pod wpływem ruchu stat-

ku, a więc przepływającej wody, wprowadzone są w ruch obrotowy. Ruch ten za pośrednictwem linki zostaje przeniesiony na mechanizm zegarowy. Między mechanizm a linę wstawia się koło rozpędowe, przenoszące równomiernie obroty. W pobliżu śruby lina logu jest obciążona paroma ciężarkami ołowianymi, ażeby zapewnić śrubie poziome położenie.

Mechanizm zegarowy jest licznikiem, w którym duża wskazówka pokazuje przepłynięte mile, zaś mała dziesiąte części, względnie czwarte części mili. Odczytana ilość mil jest drogą, którą statek przebył od chwili uruchomienia logu. W większych modelach często jest dzwonek, który się odzywa, np. co 1/6 mili. Licząc czas od jednego dzwonka do drugiego, można obliczyć szybkość. Dawne logi mechaniczne miały mechanizm zegarowy przy śrubie, tak, że do jego odczytania trzeba było cały log wyciągać z wody.

Log mechaniczny nie jest jednak przyrządem pewnym i jego wskazania nie zawsze są właściwe (zwłaszcza gdy śruba przepływa poprzez wodorosty) i prawie zawsze wymaga obliczenia poprawki, czyli współczynnika korekcyjnego.

Działanie logu najlepiej sprawdzić na t. zw. mili pomiarowej (rys. 5). Milę stanowi wiadoma odległość na wodzie, np. między dwiema pławami (bojami). Statek dla uniknięcia działania prądu przepływa od jednej pławy do drugiej



Rys. 5.

i z powrotem przy równoczesnym uruchomieniu logu. Odczyt logu dzielimy przez dwa i porównywujemy z rzeczywistą odległością, odczytaną na mapie. W podobny sposób możemy sprawdzić log ręczny pod warunkiem, że statek płynie z jednakową szybkością, musimy jednakże dodatkowo liczyć czas przepłynięcia między pławami.

Najlepszym i najdokładniejszym logiem jest jednak **śruba okrętowa**. Jest pewna zależność między ilością obrotów śruby okrętowej a szybkością statku. Krzywą szybkości na wykresie oblicza się, płynąc statkiem, przy różnych szybkościach na wyżej wspomnianej „mili". Pomiary te przeprowadza się z reguły podczas próbnego pływania statku. Niestety, różnica w zanurzeniu statku oraz gładkości kadłuba (wodorosty, muszelki, rodzaj farby) powodują fałszywy odczyt i dlatego należy zawsze, o ile nadarzy się sposobność, sprawdzać krzywą szybkości na „mili", bądź przepływając jakąś znaną odległość.

Jan Gajewski

ŁUCZANY

Na przesmyku między dwoma wielkimi jeziorami mazurskimi: Dargejny i Mamry od płn., a jeziorem Lewantyńskim od płd., na przecięciu wielkiej, pisanej łamaną linią brzegów ósemki, leżą Łuczany.

Bez wahania zatrzymała się tu w lecie 1945 roku grupa wodniaków z lubelskiego hufca morskiego, aby dać początek nowemu ośrodkowi żeglarskiemu, który stał się następnie Centralnym Ośrodkiem Wodnym Ligi Morskiej.

Nie mało trudu i niewygód musieli znieść młodzi zapaleńcy, aby tu przeżyć jesień i zimę w pierwszym roku powojennym. Przeszli twardą szkołę — ciężką jak ciężki był ten pierwszy okres dźwigania się z ruiny. Przybyli tu z wyraźnym celem: zabezpieczyć sprzęt wodny, wydobyć z wody — wyciągnąć na brzeg piękne jachty, skazane na zagładę, pilnować z bronią tego mienia, potrzebnego zastępom polskiej młodzieży szkolnej i pracującej, nie pozwolić na zniszczenie i spalenie przez ludzi, nie znających wartości sprzętu lub przebywających jeszcze wtedy Niemców. Tak powstał Centralny Ośrodek Ligi Morskiej.

Jest piękny budynek mieszkalny, jest flotylla jachtów, jest fachowy komendant i współpracownicy, są fachowi rzemieślnicy.

Zadanie uruchomienia Ośrodka i udostępnienie największej liczbie młodzieży poznania jezior — poznania żeglarstwa i pracy na jeziorze nie jest łatwe i nie jest zakończone.

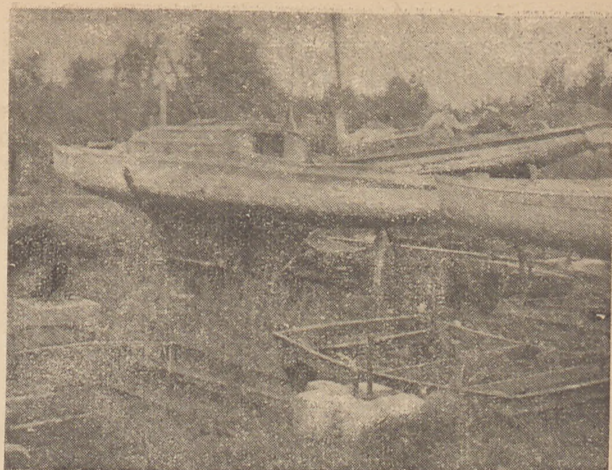


Budynek mieszkalny

Przez lato równocześnie z przeszkoleniem nowych żeglarzy i przyszłych instruktorów prowadzono intensywnie prace — konieczne dla rozwoju i odpowiedniego postawienia tego Ośrodka. Uporządkowano rozległy teren, przeprowadzono konieczny remont budynków i jednostek wodnych — żeglarskich. Spuszczenie



Defilada



Jachty w remoncie

na wodę każdego z trudem i dużym nakładem kosztów wyremontowanego jachtu było chwilą radości i dumy nie tylko komendy kadry i wodniaków uczestników Ośrodka—była to radosna uroczystość całego miejscowego społeczeństwa. Po okresie przygotowawczym otwarcie Ośrodka było głównym punktem programu „Święta Morza" w dniu 28 lipca b. r. dla całej okolicy. Przybyli tu wszyscy, aby zobaczyć, że i na tym odcinku idzie praca, że leżące do niedawna na brzegu, niszczejące lub zatopione jachty, lśnią dziś — i z nowiutkimi żaglami suną na rozległe wody jeziora Lewantyńskiego, bo tak dźwięcznie się ono nazywa. Popłynęły „Wodniak", zgrabny „Puławiak", piękna „Warszawianka", z siostrzaną „Łuczanką" i „Jolka". Przygotowuje się „Bajazzo". W prawdzie nie wszystkie cenne jednostki wodne zostały już zabezpieczone, dużo sprzętu niszczeje bezpowrotnie w wodzie. Potrzeba na to jeszcze wiele energii i pieniędzy, aby go uratować.

W każde święto teren Ośrodka jest ulubionym miejscem rozrywek sportowych Łuczan. Tu odbywają się zawody, regaty, pływanie, ogniska, pieśni i zabawy — i co jest największą atrakcją, korzystanie z flotylli, wypływanie pod białymi żaglami hen w dal...

W drugiej połowie sierpnia b. r. po odpowiednich przygotowaniach, spuszczono największy jacht Ligi Morskiej w tym Ośrodku „Zawiszak", piękny, o powierzchni żagla 64 m kw. Śmiało może pływać po wodach jezior i morza. Duży żagiel dostarczyła mu pracownia żagli przy Zarządzie Głównym Ligi Morskiej w Warszawie.

Okręg Warszawski i Stołeczny Ligi Morskiej prosi uczestników tegorocznych kursów żeglarskich, względnie śródlądowych, L. M., zamieszkałych w Warszawie i województwie warszawskim o nawiązanie kontaktu osobistego lub korespondencyjnego z Okręgiem, Warszawa, ul. Widok Nr 10, II piętro.

W Ośrodku przebywała cały rok grupa około 80 osób, a przez lato, mimo, że był to jeszcze okres przygotowawczy, przebywało stale 125 osób. Ośrodek Ligi Morskiej w Łuczanach jest czynny cały rok. Obecnie przebywa tu grupa 33 kadrzystów, którzy pod kierunkiem fachowego żeglarza — kapitana żeglugi morskiej — prócz nauki w miejscowym gimnazjum, zdoby-



Komunia

wają praktyczną i teoretyczną wiedzę o morzu, tak potrzebną ludziom, którzy umiłowali zawód pracownika rzek, jezior, pracownika morza. Młodzież ta kształci i szkoli się pod opieką Ligi Morskiej.

Ośrodek w Łuczanach jest centralą dla odległego o 30 km na płn. po drugiej stronie jeziora Ośrodka w Węgorzewie i Ośrodka w Olsztynie. Po pracach przygotowawczych, po wyszkoleniu kadry, konserwacji i remoncie budynków i flotylli, po odpowiednim zagospodarowaniu Ośrodek ten pomieści i będzie mógł szkolić 250 młodych żeglarzy.

A więc na najbliższy już sezon żeglarski, a może i wcześniej, na bojery z wiatrem po lodzie — jedziemy do Łuczan

Wł. Kasprzyk



Lotniskowiec „Albatros", mający 10.000 ton, wybudowany dla marynarki australijskiej w 1930 r. i przejęty przez Anglię w sierpniu 1939 r., został przerobiony na parowiec pasażerski i towarowy. Pierwszą swą podróż odbędzie w grudniu r. b.

Wszystkie przedwojenne linie żeglugowe holenderskie zostały odbudowane. Uruchomiono również szereg nowych linii.

Związek Radziecki planuje utworzenie kilku nowych linii lotniczych, łączących ZSRR z chińskim Turkiestanem, Mandżurią i Mongolią.

Prace na brytyjskich stoczniach okrętowych zostały przerwane z braku ołowiu, barwików i budulca, zużytych przez przemysł budowlany.

„Cassius Hudson", amerykański statek, zatonął u wybrzeży Istrii po dwókrotnym najechaniu na minę. Na drugą minę najechał podczas holowania przez statek ratowniczy do portu po wybuchu pierwszej miny.

Rząd holenderski zakupuje w USA 13 statków typu „Victory" na sumę 37.240.000 guldenów, płatnych w ciągu 12 lat.

Angielskie stocznie otrzymały od rządu portugalskiego zlecenie na naprawę i unowocześnienie eskadry destroyerów kosztem 1.400.000 funtów szter.

Norwegia otrzymała w ramach odszkodowań wojennych 42 statki niemieckie.

W Belfaście (Anglia) wybudowano w ciągu 17 miesięcy kosztem 1.500.000 funtów szterlingów statek-rafinerię tranu „Balaena". Zaopatrzony on jest w samoloty dla wyszukiwania wielorybów.

Aliancka Kwatera Główna w Japonii zabroniła budowy statków drewnianych lub stalowych powyżej 100 ton brutto, bez zgody aliantów.

„Vanguard", najnowszy pancernik angielski, uzbrojony jest w stare sprzed 30 lat działa, które zdjęte były z dawnych okrętów.

Do Leningradu dwa holowniki radzieckie przeciągnęły z Nowego Jorku dźwig o nosności 100 ton.

Węgiersko-radzieckie towarzystwo żeglugi na Dunaju wysłało jeden ze swych staków w próbną podróż z Budapesztu na Morze Czarne. Była to próba nawiązania stosunków handlowych drogą wodną między obu państwami.

Inżynierowie Anglii, USA, Szwecji i Szwajcarii biorą udział w wyścigu budowy statku oceanicznego o napędzie gazowym.



Bunkrowiec, wydobyty w porcie gdyńskim, remontuje się na stoczni Nr 1, która reperuje jego część podwodną. Część nadwodna remontowana będzie na stoczni Nr 2.

400 ton węgla zdjęły barki P. Z. P. „Atlantyk", „Greata" i „Anna" z osiadłego na mieliźnie statku „Ceylon".

Łeba, draga ssąca, wydobyta z wody w porcie Władysławowo, przyholowana została przez szwedzki holownik „Aegir" Dragę tę po remoncie otrzyma BOP.

Prom kolejowy „Gedania" podniesiony z wody w sierpniu, jest w remoncie na stoczni Nr 1.

Między Czechosłowacją a Polską są prowadzone rozmowy o skierowanie zamorskiego handlu Czechosłowacji przez Szczecin.

Sobieski na stoczni Nr 3 poddany jest przeróbce. W czasie wojny przebudowano go na transportowiec wojenny. Obecnie powróci do dawnego wyglądu.

BOP rozpoczął rozbiórkę chłodni przy Kanale Portowym w Gdańsku oraz magazynu Nr 2 w Wolnej Strefie i magazynu Nr 3 dawnej firmy „Begsped".

890 milionów zł. przewidywane jest na odbudowę portu szczecińskiego w roku przyszłym.

Statek „Deltra" przerabia stocznia Nr 1 znów na statek rybacki. Niemcy przerobili „Deltrę" na jednostkę patrolującą marynarki wojennej.



Z ŻYCIA ORGANIZACJI

Okręg Śląsko-Dąbrowski L. M. osiągnął liczbę 100.000 członków, rośnie również liczba kół szkolnych.

W ostatnich miesiącach okręg uruchomił przystań wioślarską na stawach przy kopalni „Chorzów".

Zorganizował dwa kursy modelarskie dla młodzieży szkolnej.

Zorganizował kurs prelegentów L. M., na który uczęszczało 129 uczestników, przeważnie uczniowie starszych klas Pedagogium i Śląskich Technicznych Zakładów Naukowych.

Zarząd Główny L. M. otrzymał na swą siedzibę w Warszawie gmach dawnej Resursy Obywatelskiej przy ul. Krakowskie-Przedmieście. Gmach jest w 60% zniszczony. Budynek będzie odbudowany i stanie się reprezentacyjną siedzibą Ligi.

W budynku oprócz biur mieścić się będą: muzeum morskie, modelarnie, sale odczytowe i t. p.

W miejscowości Ciechanki-Łańcuchowskie, gmina Brzeziny, przy publicznej szkole powszechnej powstało w d. 11 listopada r. b. nowe Koło Szkolne L. M.

Koł liczy 66 członków. Wybrano zarząd w osobach: prezes Łuczkiewicz Jan, sekretarz Maliszewska Zdzisława, skarbnik Hajkowska Regina, opiekunka Koła Ulatowska Zofia.

ODNALEZIONE ZAŚWIADCZENIA

W redakcji „Młodzieży Morskiej" są do odebrania zaświadczenia ukończenia kursu żeglarskiego i uzyskania stopni żeglarskich dla uczestników Ośrodka Ligi Morskiej na jeziorze Narocz w sierpniu 1939 r.

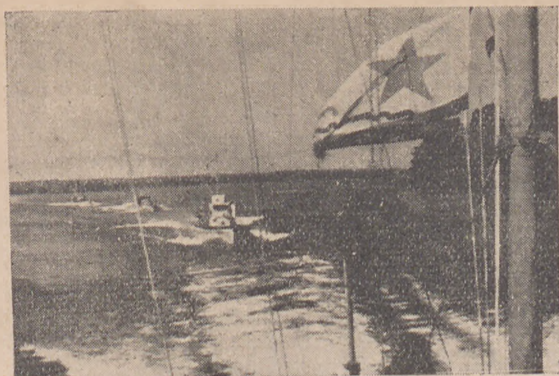
Zaświadczenia te, przechowane przez okres okupacji, zostały dostarczone do Zarządu Głównego L. M. dla następujących osób:

Andruszkiewicz Józef, Byczyński Marek, Budzisz Walter, Brzosko Jerzy, Barański Ryszard Romuald, Bogusz Edward, Czaykowski Wiktor, Dryll Jerzy, Dmowski Zygmunt, Dmochowski Witalis, Derkacz Kazimierz, Derkaczyk Henryk, Danysz Andrzej, Dzięgielewski Julian, Gornisiewicz Stefan, Gębski Stanisław, Golińczak Henryk, Gorczyński Jan, Chrenowicz Leonard, Chmielewski Jerzy, Chodyński Zygmunt, Kowalski Józef, Kaczyński Jerzy, Komorowski Franciszek, Lipowski Jerzy, Łabaziewicz Tadeusz, Matuszewski Janusz, Marchall Jerzy, Polkowski Maciej, Piekat Zbigniew, Rybiński Leszek, Rechberger Ryszard, Szlichtinger Zbigniew, Szafranowicz Jerzy, Świątkowski Jerzy, Styś Kazimierz, Stobbe Ryszard, Skowroński Ludomir, Szakowski Antoni, Stochwalski Mieczysław, Siwiński Kazimierz, Tomaszewski Zbigniew, Wiśniewski Stefan, Wieczorek Marian, Wojno Jerzy, Węgrzyn Szymon, Wawrzyniak Zenon, Zabrodzki Leonard, Zacharewicz-Święcicki Wiesław.

EGZAMIN DOJRZAŁOŚCI

W dniu 12 listopada b. r. zostały zakończone egzaminy dojrzałości w Państwowym Liceum Budownictwa Okrętowego w Gdańsku. Dyplom technika okrętowego otrzymało 13 uczniów. Są to: Bulik Mieczysław, Czapski Andrzej, Domieniecki Stanisław, Janiszewski Jan, Kańczura Zdzisław, Kolebski Kazimierz, Kwiatkowski Jerzy, Niemyski Zygmunt, Przełomski Stanisław, Wilkowski Krzysztof, Wroński Tadeusz Zadrożny Jan, Żak Zbigniew, oraz eksterniści: Stępień Zygmunt i Bogusławski Leon.

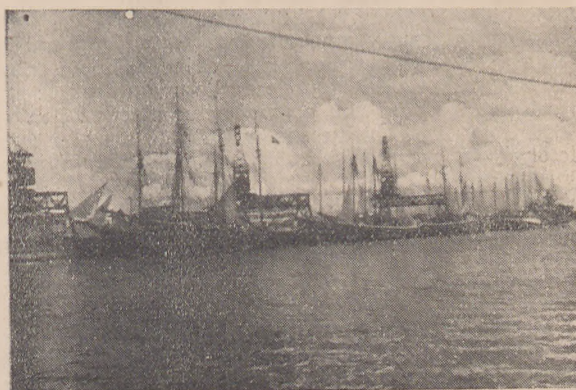
Sześciu absolwentów będzie kształcić się dalej na Politechnice Gdańskiej, reszta przystępuje do pracy w przemyśle okrętowym.



Radzieckie ścigacze



Suchy dok



Szkunery w Gdyni

ROZRYWKI UMYSŁOWE

Rozwiązanie biletów wizytowych w Nr 11 „Młodzieży Morskiej": komandor, bosman, sternik, palacz, sygnalista, radiotelegrafista. Nadesłano 95 trafnych odpowiedzi. W wyniku losowania nagrody otrzymują: Andrzej Danielak — Ciechanów, B. Trębala—Radom i Tadeusz Dobrowolski — Białystok.

ODPOWIEDZI REDAKCJI

P. Jaszczyk Tadeusz, Koszalin. Dziękujemy za miły list. Chcąc przyjść z pomocą, redakcja przyznała Panu bezpłatną półroczną prenumeratę „Młodzieży Morskiej" od dnia 1 grudnia r. b.

P. Trębala, Radom. Dział rozrywek umysłowych wobec zmiany układu pisma kasujemy.

Gdynia, ul. 3 Maja 27 m. 13. Podał pan swój nowy adres bez podania nazwiska. Administracja prosi o podanie nazwiska.

P. Podrzycki, Łódź. Nie wykorzystamy.

P. Maisel, Poznań. Nie wykorzystamy.

L. A., Przemyśl. Nie wykorzystamy.

P. Cieślewicz, Nakło n. Notecią. Nie wykorzystamy.

WYDAWNICTWA NADESŁANE

Marynarz Polski. Dwutygodnik. Wydawnictwo Marynarki Wojennej, Gdynia, Św. Piotra Nr 12.

Żeglarz. Miesięcznik. Wydawnictwo PCWM, Gdynia, „Dom Żeglarza".

Skrzydlata Polska. Miesięcznik lotniczy. Warszawa, ul. Maratońska 4.

Skrzydła i Motor. Tygodnik lotniczy dla młodzieży. Zamieszcza w każdym numerze modele szybowców i samolotów. Warszawa, Maratońska 4.

Płomień, Płomyk, Płomyczek, Iskierki, czasopisma dla młodzieży. Warszawa, Smulikowskiego 1.

Wydawnictwo Zarządu Głównego Ligi Morskiej. Redakcja i Administracja — Warszawa, Widok 10. Redaktor Walery Przyborowski. Redaktor przyjmuje codziennie od 13 do 14-ej. Prenumerata roczna 144 zł., dla członków Ligi 120 zł. Konto PKO I—1020.

Zakł. Graf. „Dźwignia", Warszawa. Widok 24 B-10610

Cena 12 zł.

